

Der lange Arm der amerikanischen Streitkräfte

Autor(en): **Kürsener, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **51 (1976)**

Heft 11

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-707393>

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.

Der lange Arm der amerikanischen Streitkräfte

Hptm J. Kürsener, Solothurn

Fotos: US Air Force und Verfasser

Trotz Entwicklung hochentwickelter Waffensysteme, man spricht unter anderem von Langstreckenraketen mit Mehrfachsprengköpfen (MIRV), Satellitenwaffen usw., hat die konventionelle Bomberflotte noch nichts von ihrer Bedeutung eingebüsst. Im Gegenteil, Modernisierung bestehender Langstreckenmaschinen, Konstruktionen neuer Bomber, Entwicklung sophistischer Waffensysteme für diese Apparate zeugen davon, dass insbesondere die Grossmächte diesem langen Arm nach wie vor eine wesentliche Rolle beimessen. Das gilt auch für das Strategische Luftkommando SAC (Strategic Air Command), einem Hauptbereich der US Air Force (neben MAC, TAC, USAIRFORCEUROPE usw.).

Aufgabe des SAC in Friedenszeiten ist es, durch Aufrechterhaltung einer starken Organisation einen Nuklearkrieg zu vermeiden. In Kriegszeiten ist es die Aufgabe, das Kriegspotential des Gegners zu vernichten.

Der Verfasser hatte kürzlich Gelegenheit, während eines USA-Aufenthaltes einen Luftstützpunkt des SAC im Staate New Hampshire zu besuchen. Er konnte sich dabei selbst ein Bild von der Schlagkraft dieser mächtigen Organisation machen.

1. Geschichte des SAC

Die Entstehung des Strategischen Luftkommandos geht auf den 21. März 1946 zurück. Nachdem die strategischen Bombardierungen im 2. Weltkrieg eine Vorrangstellung eingenommen und den Sieg der Alliierten wesentlich beschleunigt hatten, drängte sich die Schaffung eines selbständigen Zweiges dieser Art innerhalb der Air Force geradezu auf.



Das Signet des Strategischen Luftkommandos (Strategic Air Command SAC). Die eiserne Faust mit Blitzen und Olivenzweig symbolisiert Schlagkraft, Friedenswille und Ritterlichkeit.

General Kenney wurde zum ersten Kommandanten ernannt. 37 000 Mann und 950 Flugzeuge (wovon 300 der legendären B-17, B-25 und B-29) gehörten zu seinem Befehlsbereich.

1948 übernahm der spätere Stabschef der Luftwaffe, General Le May das Kommando. Unter ihm führte man die B-36- und B-50-Bomber im SAC ein.

Das vorerst auf der Andrews Air Force Base (AFB) gelegene Hauptquartier wurde im selben Jahr nach Offutt AFB verlegt, wo es sich noch heute befindet. Erstmals übte man Luftbetankungsmänoever, womit das SAC die Möglichkeit interkontinentaler Einsätze erhielt.

Während des Koreakrieges warfen insbesondere die B-29 167 000 t Bomben ab und zerstörten innert 3 Monaten sämtliche industriellen Ziele von strategischer Bedeutung in Nordkorea.

Die Explosion der ersten Wasserstoffbombe der Sowjets 1953 unterstrich die zunehmende Bedeutung des SAC.

Mitte der fünfziger Jahre folgten die ersten Düsenbomber des Typs B-47. Die Tankerflotte setzte sich damals ausschliesslich aus propellergetriebenen KC-97 zusammen. Wenige Jahre später wurden die berühmten B-52 Bomber und die Jet-Tanker KC-135 (eine Version der zivilen Boeing 707) im SAC eingeführt. Der damalige Nonstopflug von drei B-52 im Unternehmen «Power Flite» rund um den Globus liess die Welt aufhorchen und führte die Möglichkeiten des SAC klar vor Augen. 1959 stand ein Drittel des gesamten SAC in 15minütiger Startbereitschaft.

Von 1957 bis 1964, unter dem Kommando von SAC General Powers, nahm das Korps auch die ersten Interkontinentalraketen der Typen Atlas und Titan in Dienst. 1962 während der Kuba-Krise befand sich das SAC in vollem Alarmzustand, B-52 hatten ihre Warteräume angefliegen, als es darum ging, dem Willen Kennedys Nachdruck zu verleihen. Seit 1964 haben die Generale Ryan, Nazarro, Holloway, Meyer und der derzeitige Kommandant Dougherty das SAC zum aktuellen Stand von 1054 Interkontinentalraketen, 450 Bombern und 600 Tankerflugzeugen geführt.

Das SAC wurde bei uns bekannt durch die schweren Luftangriffe auf Ziele in Vietnam. Vom 18. Juni 1965 bis zum 27. Januar 1973 trugen die schweren B-52-Maschinen je bis zu 27 Tonnen Bomben von ihren Basen in Thailand und der Insel Guam zu den Zielen in Vietnam, Laos und Kambodscha.

Höhepunkt war zweifellos die Bombardierungsphase im Dezember 1972, als B-52-Bomber innert 11 Tagen in 729 Einsätzen über Nordvietnam 49 000 Bomben abwarfen. Die beim Vietcong gefürchteten Flugzeuge erzwangen in dieser Operation

«Linebacker II» den Waffenstillstand und eine beschleunigte Verhandlungsbereitschaft des Gegners, die letztlich zur Freilassung der gefangenen Flieger führte.

Die Phase Linebacker II hatte am 18. Dezember 1972 mit einem Massenstart von 87 B-52-Bombern, die zwischen 1451 Uhr und 1634 Uhr vom Flugplatz Anderson auf Guam abhoben und sich später mit 40 weiteren Maschinen von Thailand trafen, begonnen. Das SAC verlor total 15 Bomber.

Einige Zahlen aus der Periode Juni 1965 bis August 1968 mögen einen Eindruck von der ungeheuren Wucht und von den Ausmassen dieser Lufteinsätze vor Augen führen. In dieser Zeitspanne betankten KC-135 Tanker in der Luft Bomber und Jagdbomber mit etwa 1,6 Milliarden Litern Brennstoff. Zu diesem Zweck flogen sie 71 497 Missionen und versorgten 296 472 Flugzeuge (durchschnittlich 4 Betankungen pro Flug!).

In der gleichen Zeitspanne hatten B-52 in 30 190 Einsätzen 747 404 Tonnen Bomben abgeworfen...

2. Organisation des SAC

2.1 Hauptquartier des SAC

Das HQ befindet sich auf der Offutt Air Force Base (AFB) nahe Omaha in Nebraska, bekannt nach einem Oberleutnant Offutt, der als erster Flieger Omahas im Ersten Weltkrieg bei der RAF fiel.

Einige Zahlen des Hauptquartiers:

Fläche des Stützpunktes	7,59 km ²
Offiziere	2990
Luftwaffensoldaten	8600
Zivilisten	1775
Auf diesem Stützpunkt beheimatete Einheiten	23
Baukosten bei Entstehung des HQ 1955-57	7,5 Mio \$

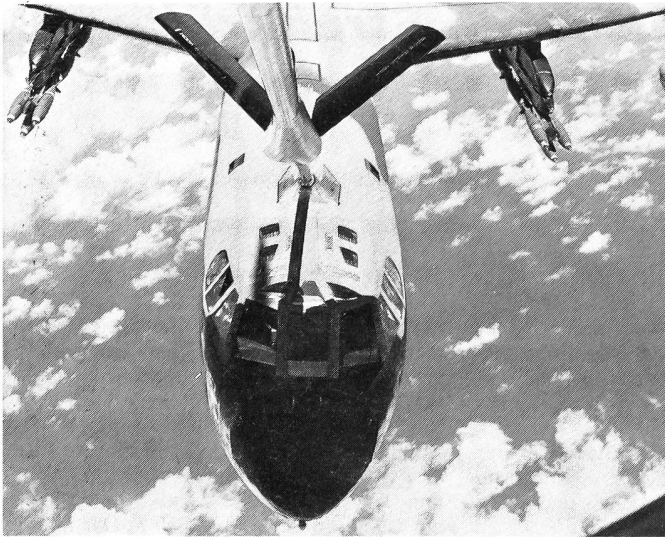
2.2 Zahlenmässige Stärke des SAC

Zurzeit weist das SAC folgenden Bestand an Personal und Maschinen (Raketen) auf:

<i>Personal</i>	total 149 000
wovon	
Offiziere	22 000
Uof und Soldaten	107 000
Zivilisten	20 000

Flugzeuge und Raketen

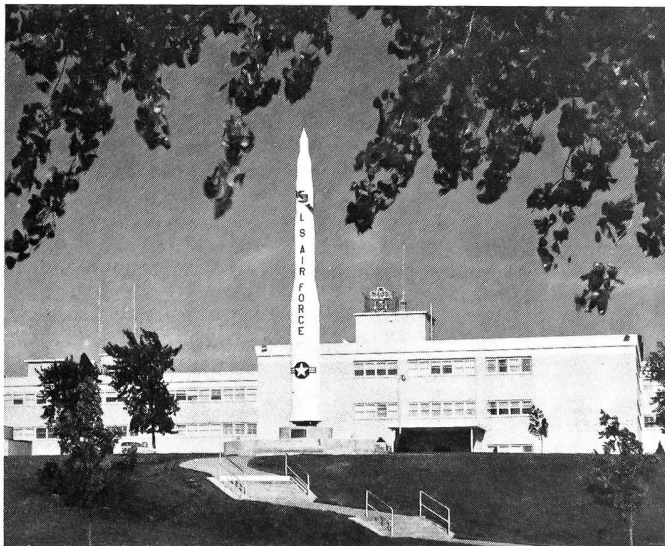
B-1	neuer Bomber	?
B-52	Langstreckenbomber	400
FB-111	Bomber	70
U-2 und SR-71	Aufklärer	?
KC-135	Tanker	600
Interkontinentalraketen		
Minuteman II/III		1000
Titan II		54



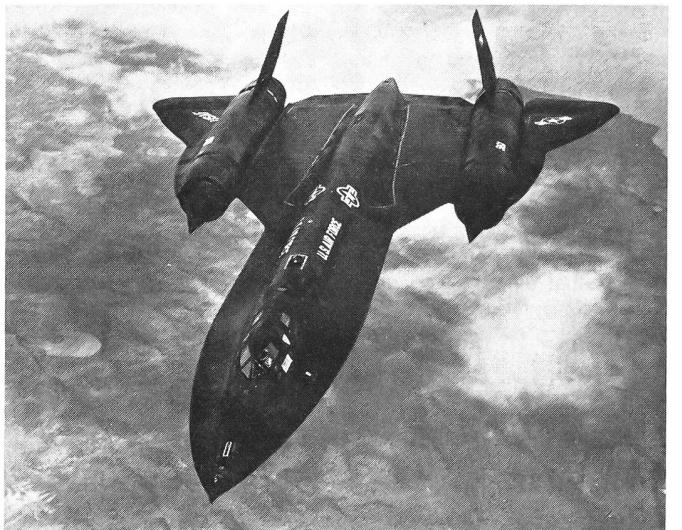
Blick aus der Luke des Betankungswarts an Bord einer KC-135 hoch über dem Pazifik. Ein strategischer Bomber B-52 hat den Kontakt zum Betankungsstützen hergestellt. Die Aufnahme wurde anlässlich einer Bombardierungsmision über Nordvietnam gemacht. Die konventionellen Bomben sind als Aussenlasten gut sichtbar.



Das SAC hat jahraus, jahrein einen fliegenden Kommandoposten im Einsatz, der im Falle einer Zerstörung der Bodenorganisation eine Kontinuität der SAC-Missionen gewährleistet. Es handelt sich dabei um eine EC-135C, welche eine spezielle Version der zivilen Boeing 707 ist. An Bord ist stets ein Offizier im Generalsrang (zweiter von rechts).



Vor dem Hauptquartier des Strategischen Luftkommandos auf der Offutt Air Force Base im Staate Nebraska erhebt sich als imposantes Denkmal diese Minuteman-Interkontinentalrakete.



Dies ist der strategische Aufklärer SR-71, der Geschwindigkeiten bis zu Mach 3 erreicht. Die einzige SAC-Einheit, die über diese Maschine verfügt, ist das 9. Strategische Aufklärergeschwader, welches von der Beale AFB in Kalifornien aus operiert.



Blick in die unterirdische Kommandozentrale des SAC-Hauptquartiers. Vorne die Bedienungspulte, rechts hinter Glas und oben rechts halten sich General Dougherty und seine direkten Mitarbeiter auf, die sich anhand der auf den Projektionswänden (links) erscheinenden Informationen laufend orientieren können.

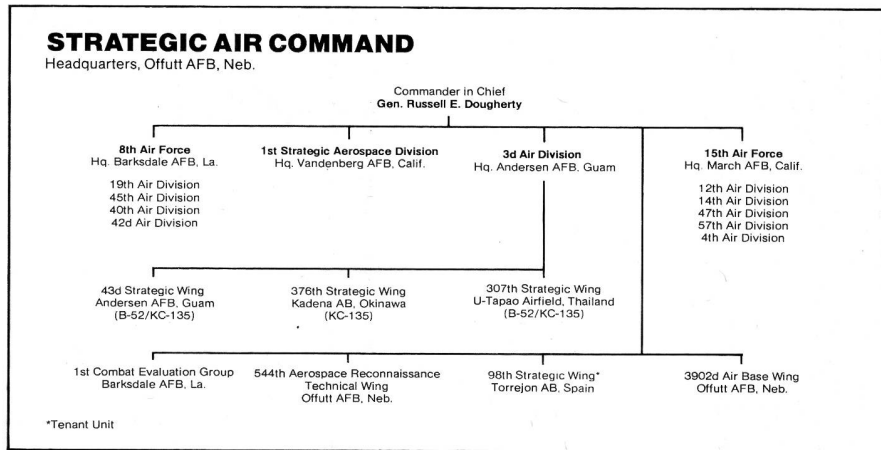


Ein B-52-Bomber im Tarnanstrich und mit SRAMs an den Aussenstationen rollt zum Start. Die riesige Maschine hat ihr Hauptfahrwerk im Rumpf, während an den äusseren Enden der Tragflächen nur kleine Stützräder ausgefahren werden können.

2.3 Organisatorische Gliederung des SAC

Auf der ganzen Welt verteilt operiert das SAC von 55 Stützpunkten aus. Innerhalb des amerikanischen Kontinents gibt es zwei numerierte Luftflotten, eine Luftdivision ist in Übersee stationiert. Neben der 1. Strategischen Aerospace Division unterstehen dem SAC auch noch einige andere Einheiten direkt, u. a. das 98. Bomber-Geschwader in Spanien.

Im Detail sieht dies wie folgt aus:



Die einzelnen Luftdivisionen sind meistens weiter unterteilt in Bomber-, Tanker- und Raketenverbände.

2.4 Der unterirdische Kommandoposten

Vom 7stöckigen HQ-Gebäude in Offutt befinden sich 3 Stöcke unterirdisch. In Kriegszeiten ist diese nur erschwert zugängliche Zone vollständig isolierbar und selbstversorgend (inkl. kleinem Spital). 800 Personen könnten dort für 2 Wochen leben. Maximal 90-cm-Stahl-Betondecken schützen das Zentrum, den Kommandoraum. Letzterer ist 14 m unter dem Boden gelegen, 45 m lang, 12 m breit, 6,3 m hoch.

Von einem Balkon im Kommandoraum haben der Kommandant des SAC und sein Stab Sicht auf 6 riesige 5×5-m-Projektionswände, die innert sekundenschnelle gewünschte Informationen (Wetter, Flugzeugstandorte, verfügbare Maschinen usw.) aufleuchten lassen. Im gleichen Zentrum wurden eine ganze Anzahl elektronischer Geräte installiert, die sämtliche wesentlichen Informationen laufend aufdatieren, verarbeiten und Entscheidungsunterlagen liefern. Eine Fülle von Übermittlungsgeräten füllt den Raum ähnlich dem Kennedy Space Flight Center in Houston. Mit dem roten Telefon können gleichzeitig 150 Raketenkontrollzentren und 50 Kommandoposten erreicht und befohlen werden. Ein goldenfarbiger Apparat ermöglicht Direktverbindung zum Vorsitzenden des Vereinigten Generalstab in oder nahe Washington. Über dasselbe Netz erreicht der SAC-Kommandant den Präsidenten oder Verteidigungssekretär. Eine weitere Übermittlungseinrichtung kann Kontakte zu jeder Maschine des SAC irgendwo in der Welt herstellen, auf diesem Weg würde der ominöse «Go Code» auf Veranlassung des Präsidenten den Besatzungen erteilt. Selbstverständlich sind auch alle bestehenden Frühwarnsysteme mit dieser An-

lage gekoppelt und zeigen anliegende Objekte auf weite Distanzen an. Sollte dieser unterirdische Kommandoposten zerstört werden, gibt es Ausweichmöglichkeiten auf Alternativposten oder auf die fliegenden Kommandoposten, von welchen sich tagaus, tagein während 24 Stunden eine Maschine in der Luft befindet. In Zukunft werden es Spezialversionen (E 4) des Jumbo Jets sein, zurzeit ist es eine bestimmte Ausführung (EC-135) des Tankerflugzeuges. Diese Maschinen sind

mit all den notwendigen Übermittlungseinrichtungen versehen, die zur Weiterführung der Aufgaben des zerstörten Untergrund-Kommandopostens notwendig sind.

2.5 Vereinigter Planungsstab

(Joint Strategic Target Planning Staff)
Dieser 1960 geschaffene spezielle Stab setzt sich aus hohen Offizieren von Armee, Luftwaffe, Marinecorps und Navy zusammen. Der Stab wird vom Kommandanten des SAC geleitet, steht in enger Beziehung zum SAC und ist direkt dem Vereinigten Generalstab verantwortlich. Die Offiziere, ergänzt mit Repräsentanten aus NATO-Staaten, sind für den koordinierten Einsatz aller nuklearen Streitkräfte und Waffensysteme im Ernstfall verantwortlich, die von den Bombern und Raketen des SAC, den Interkontinentalraketen der U-Boote der Navy, den Mittelstreckenraketen der Army bis zu den Jagdbombern der Air Force reichen. Der Stab führt auch die Planung der täglich korrigierten, möglichen Ziele für Nuklearschläge durch.

3. Die Ausrüstung des SAC

3.1 Flugzeuge

B-52-Stratofortress (Modelle G und H)

Hersteller: Boeing
Besatzung: 6
Aktionsradius
unbetankt etwa: 16 000 km
Triebwerke (Anzahl): 8
zu je: 17 500 pounds Schub
Abfluggewicht max.: 222 000 kg
Geschwindigkeit: 1 040 km/h
Einsatzhöhe: 16 600 m
Bewaffnung (im Heck): 4
1,27 cm radargesteuerte Mg bzw. 20-mm-Gatling-Kanonen
Bombenlast über: 27 t (konventionell oder nuklear)
Spannweite etwa: 55 m
Länge etwa: 47 m
Höhe: 12,2 m

Der achtstrahlige Langstreckenbomber ist durch seine enormen Ausmasse berühmt geworden. Früheste Versionen flogen bereits 1955 im SAC. Die Effektivität der G und H Modelle wurden durch den nachträglichen Einbau eines elektro-optischen Systems wesentlich gesteigert. 2 Sensoren und 1 TV Kamera sind in der Nase der B-52 eingebaut und ermöglichen dem Bomber ein Abtasten des Grundes, wobei er speziell tief und knapp über Boden eindringen kann.

FB-111 (Schwenkflügelflugzeug)

Es ist der mittlere Bomber des SAC. Rein äusserlich sieht er dem F-111 (taktischer Jäger) sehr ähnlich. Je nach Geschwindigkeit oder Manöver können die Tragflächen Winkel von 16 bis 72° einnehmen.

Hersteller: General Dynamics
Besatzung: 2 (nebeneinander)
Aktionsradius: interkontinental (Luftbetankungsfähig)
Triebwerke: 2 Pratt & Whitney TF 30
Geschwindigkeit: bis Mach 2
Einsatzhöhe max. 18 000 m
Länge: 22 m
Höhe: 5,1 m
Bombenlast: konventionell oder nuklear
Bewaffnung: keine

B-1 (Neuester Bomber des SAC)

Diese in Erprobung befindliche Maschine, ebenfalls mit schwenkbaren Tragflächen, wesentlich grösser als der FB-111, soll die B-52 ablösen. Eine Stückzahl von 240 ist vorerst geplant. Obschon die Maschine etwas kleiner ist als die B-52, wird sie erhebliche Leistungssteigerungen bringen:

- Startstrecke halb so lang wie jene für B-52
- bessere Tief- und Hochflugeigenschaften
- 50 % höhere Bombennutzlast (konventionell)
- Der B-1 kann total 32 SRAMS mitführen (B-52 trägt 20).

Hersteller: Rockwell International
Besatzung: 4
Triebwerke: 4 Turbofan Jet engines
Geschwindigkeit: Überschall
Reichweite: interkontinental (unbetankt)
Abfluggewicht: 160 bis 182 t
Nutzlast: wesentlich höher als B-52

Einführung
vorgesehen: ab 1980
Bewaffnung: keine

KC-135 Stratotanker

(Tankversion der zivilen Boeing 707)
Dieses unermüdliche Arbeitspferd des SAC — immerhin stehen an die 600 Maschinen im Einsatz — betankt nicht nur SAC-Bomber, sondern auch Maschinen aller Art der Air Force insgesamt. Zu diesem Zweck hat die Maschine am Heck einen ausschwenk- und ausfahrbaren Betankungsstutzen. Der KC-135 kann im Ernstfall auf dem leeren Hauptboden auch mit einer Bestuhlung für 80 Mann versehen oder zum Transport von 25 t Material verwendet werden. Die Treibstoffbehälter befinden sich durchwegs im Rumpfunterteil. Wie bei den FB-111 und Bombern



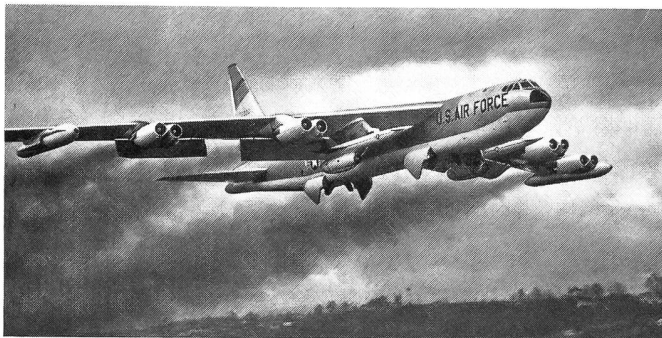
General Russell E. Dougherty, Vierstern-Offizier und ehemaliger Bomberpilot, kommandiert zurzeit das SAC.



2. Juni 1975, Pease AFB. Ein FB-111-Schwenkflügel-Bomber des SAC kehrt von einer Mission zurück. Rechts sind Betankungsmaschinen K-135 mit ihren am Heck deutlich erkennbaren Betankungsstützen geparkt.



Am 23. Dezember 1974 absolvierte der neue strategische Bomber B-1 erfolgreich seinen Erstflug. Er wird ab 1980 im SAC zum Einsatz kommen und sukzessive die B-52 ablösen.



Ein B-52-Start (hier die Version F, noch mit dem hohen Seitenruder) hinterlässt einen gewaltigen Eindruck. Diese mit Hound-Dog-Raketen (zwischen Rumpf und erstem Triebwerkpaar) ausgerüstete Maschine zieht ihr Fahrwerk ein, und die 8 Düsenmotoren hinterlassen eine breite Rauchschleppe.



Ein eher «kleines» Flugzeug für das SAC ist der Schwenkflügelbomber FB-111. Die Maschine kann bis zu Mach 2 schnell fliegen und bei hohen Geschwindigkeiten die Tragflächen zurücklegen. Die recht hohe Traglast für Nuklearwaffen und die Luftbetankungsmöglichkeit dieser Maschine ergänzen die B-52-Flotte vorzüglich.



Alert (Alarm)! Auf dem Stützpunkt stoppt jeglicher Verkehr, und man gibt Bahn frei für die in Bereitschaft befindlichen Besatzungen. Mit ihren Vans rasen diese hinaus zu den bereitgestellten B-52-Bombern. Hier eilt die sechsköpfige Crew zu einer Stratofortress, die unter ihrer Tragfläche eine Hound-Dog-Rakete (rechts) trägt. Links ist eine der vier Doppeltriebwerks-gondeln zu erkennen.

B-52 befindet sich auch hier ein Teil der Flotte dauernd in Alarmbereitschaft am Boden.

Hersteller: Boeing
 Besatzung: 4
 Triebwerke: 4 Pratt & Whitney J 57
 zu je: 4 536 kg Schub
 Reichweite: 6 400 km
 Abfluggewicht: 113 400 kg
 Geschwindigkeit: 965 km/h
 Einsatzhöhe max.: 11 000 m
 Bewaffnung: keine
 Spannweite etwa: 40 m
 Länge: 45,6 m
 Höhe: 11,7 m
 Betankungsvolumen etwa: 60 000 l (44 t)

SR-71 (Strategischer Aufklärer)

Diese mysteriöse schwarze, nadelförmige Maschine hat anlässlich des grossen Flugmeetings von Farnborough (England) Schlagzeilen gemacht, als die Majore Sullivan und Widdifield am 1. September 1974 die Strecke von New York nach London (5600 km) in 1 Stunde 56 Minuten zurücklegten:

Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug fast 3000 km/h (2920 km/h). Schneller als eine Gewehrkegel! Dank ihrer Geschwindigkeit, riesiger Einsatzhöhe und besten Fotoausrüstung ist die Maschine kaum erreichbar und gewährleistet wertvolle Aufklärung in Kriesengebieten der ganzen Welt.

Die Maschine kann aus 24 000 m Höhe innert 1 Stunde ein Gebiet von 258 000 km² aufklären!

Hersteller: Lockheed
 Besatzung: 2
 Aktionsradius: über 3200 km
 mit Luftbetankung: interkontinental
 Triebwerke: 2 J58 Turbofan
 Abfluggewicht: etwa 61 000 kg
 Geschwindigkeit: Mach 3
 Einsatzhöhe: über 24 000 m
 Bewaffnung: keine
 Spannweite: 16,7 m
 Länge: 32 m
 Höhe: 5,5 m

Die SR-71 fliegt nur in einem Geschwader, dem 9. Strategischen Aufklärungsgeschwader, vom Stützpunkt Beale AFB, Kalifornien.

U-2

Dieses berühmte Flugzeug (Segelflugeigenschaften in grosser Höhe), das 1962 die Raketen auf Kuba entdeckte und mit dem der Pilot Powers über der Sowjetunion abgeschossen wurde, ist immer noch im Dienst.

RC-135

Diese Version der zivilen Boeing 707 wird ebenfalls für Aufklärungszwecke verwendet (wie im übrigen auch ferngelenkte Flugkörper).

3.2 Interkontinentalraketen

Der Raketenzweig bildet als Abschreckungswaffe einen wesentlichen Teil des SAC. Hochqualifizierte Männer und Frauen der Air Force leisten ihre 4-Jahres-Dienst-

zeit in den Kommandozentralen der Lenk Waffen. Total gehören zu den Abschussteams 2800 Offiziere und 600 Unteroffiziere, bei den Wartungstruppen sind es 440 Of, 5500 Uof und Soldaten.

Die Equipen befinden sich 24 Stunden im Tag jederzeit in der Lage, ihre todbringenden Raketen innert sekundenschnelle abzufeuern. Damit keine Starts aus Versehen erfolgen, sind spezielle Sicherheiten vorgesehen. Es braucht immer zumindest 2 Mann, bei den Minuteman gar 4 Mann, die gemeinsam den Angriffsbefehl bestätigen müssen und eine Rakete nur gemeinsam abfeuern können. Einmal abgefeuerte Lenk Waffen können nicht zurückgerufen werden.

Interessanterweise können viele der Startoffiziere während dieser Kommandierungszeit gleichzeitig ein akademisches Studium absolvieren.

Titan II (LGM-25 C)

Operationell: seit 1963
 Anzahl: 3 Staffeln zu 18 Raketen = 54
 Hersteller: Martin Corporation
 Reaktionszeit für Start ab Silo (unterirdisch): 1 Min
 Stufen: 2
 Höhe: 30,9 m
 Durchmesser: 3 m
 Reichweite: etwa 8000 km
 Gewicht: etwa 150 t
 Schub 1. Stufe: 195 000 kg
 2. Stufe: 45 400 kg in 75 000 m Höhe

Frühere Verwendung: Träger der Gemini Kapsel
 Waffenträger für: nukleare Sprengköpfe

Minuteman II und III (LGM-30 F bzw. 30 G)

Die Version II (450 Raketen) wurden 1965, die weiterentwickelte Version III (550 Raketen) 1970 in Dienst gestellt. Die Rakete ist kleiner und leichter als Titan II, aber von grösserer Leistung. Zudem sind diese Raketen auch in wirksam geschützten Silos untergebracht und verfügen über verbesserte Eindringhilfen gegen antiballistische Geschosse.

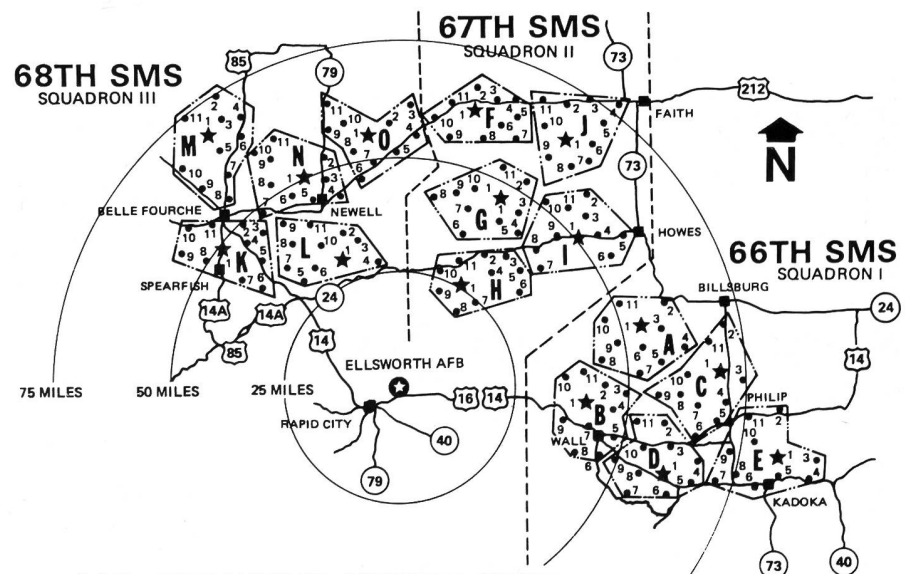
Die Minuteman III hat eine verbesserte 3. Stufe und die Spitze der Rakete trägt nicht bloss einen, sondern verschiedene Sprengköpfe, sog. MIRV (Multiple Independently Targetable Reentry Vehicles) d.h. Geschosse, die unabhängig voneinander aus der Umlaufbahn in die Atmosphäre eintreten und verschiedene Ziele ansteuern.

Zurzeit sind sechs Minuteman-Raketen-Geschwader im Boden betoniert untergebracht. Jedes Silo ist etwa 24 m tief und 3,6 m breit. Rund um das Silo befinden sich in 8,5 m Tiefe die Kontrollräume.

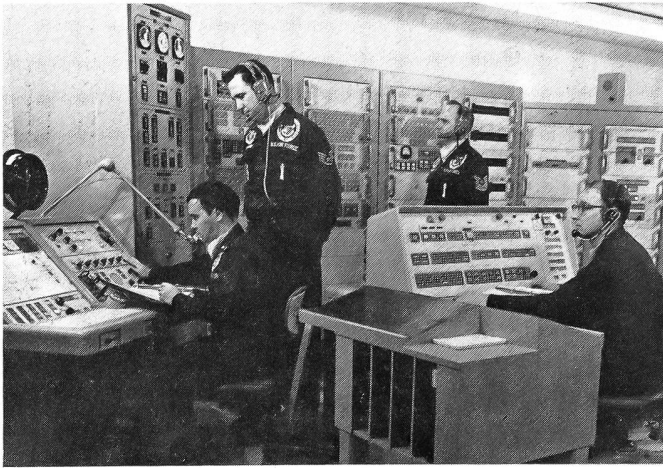
	Minuteman II	Minuteman III
Hersteller:	Boeing	
Antrieb:	3 Raketenmotoren	
Treibstoff:	Feststoff	
Geschwindigkeit:	über 24 000 km/h	
Reichweite:	interkontinental	
Stufen:	3	
Nutzlast:	Nuklearsprengköpfe	
Länge:	18 m	18 m
Durchmesser:	1,8 m	1,8 m
Länge Sprengkopf:	3,24 m	3,6 m
Startgewicht:	31,78 t	34,504 t
Reaktionszeit:	sofort nach Kommando	

Die folgende Abbildung mag Aufschluss darüber geben, wie eine Raketen Einheit hier das 44. Strategische Raketen Geschwader (Minuteman) geografisch organisiert ist.

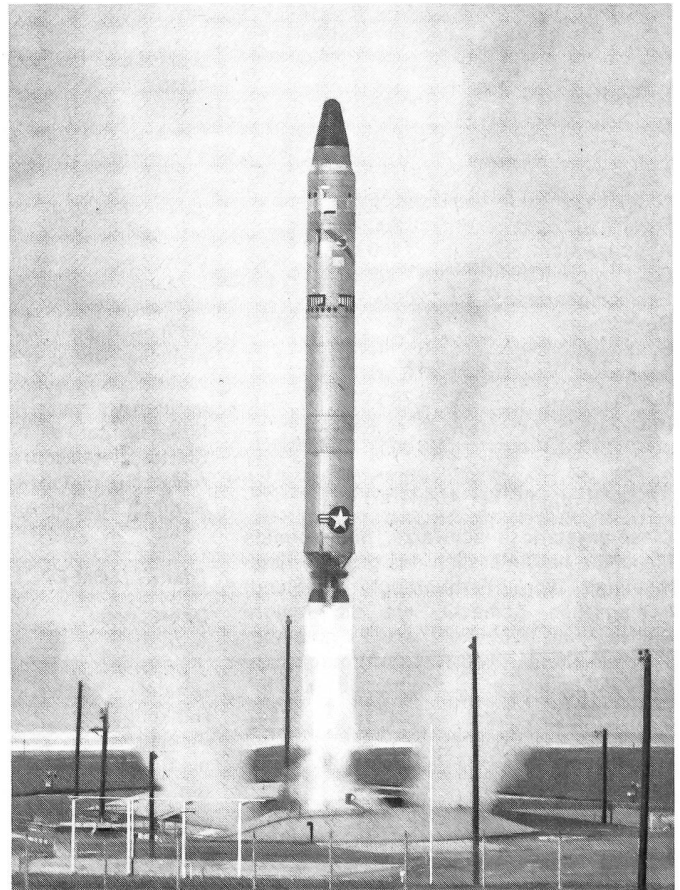
TYPICAL MISSILE WING DISPERSAL



**44th STRATEGIC MISSILE WING
 Ellsworth AFB, South Dakota**



Die Bedienungsmannschaft einer Titan-II-Interkontinentalrakete besteht nur aus zwei Offizieren und zwei Unteroffizieren. Ein Abschuss ist nur durch die koordinierte Aktion aller vier Männer möglich.



Eine Titan-II-Interkontinentalrakete wird direkt aus ihrem unterirdischen Betonsilo gestartet. Die Titan II ist wesentlich schwerer als ihr Minuteman-Partner. Die über das ganze Land verteilten Abschussbunker sind bis zu einem gewissen Grad gegen Fernlenkwaffenschläge immun.



Gewaltige Computeranlagen gehören zu den weltweiten Übermittlungseinrichtungen des SAC, die in Sekundenschnelle die Verbindung zu irgendeiner Basis oder zu einem fliegenden Verband herstellen. Die abgebildete Anlage gehört zur unterirdischen Kommandozentrale des SAC-Hauptquartiers. Ganz links oben sind zwei der einzeln anrufbaren SAC-Stützpunkte erkennlich.



K-135-Tanker auf der Flight-line der Pease AFB in New Hampshire. Über 600 Maschinen dieses Typs besorgen das Auftanken der SAC-Bomber und der übrigen Flugzeuge der US Air Force. Die Möglichkeit, diese Maschinen innert kurzer Zeit zu Mannschaftstransportern umbauen zu können, eröffnet der US Air Force eine willkommene Vermehrung der Transportkapazitäten.



Auf den Mann dressierte deutsche Schäferhunde und ihre Betreuer sind für die strikte Bewachung der Stützpunkte und der Atomwaffenlager verantwortlich. Hier sehen wir ein solches Tier mit einem Luftwaffen-Unteroffizier vor dem Zwinger auf der Pease AFB, N. H.

3.3 Flugkörper (getragen von Bombern)

Die strategischen Bomber des SAC tragen verschiedene Flugkörper zu verschiedenen Zwecken mit sich, die damit die Schlagkraft der Bomber noch wesentlich stärken.

Quail (ADM 20)

Hersteller: Mc Donnell
Träger: B-52 (Bombenschacht)
Zweck: Die Quail ist ein Köder und soll gegnerischen Radar irritieren, während der Bomber das Ziel anfliegt. Sie ist so konzipiert, dass beim Gegner ein Bild ähnlich eines B-52 erweckt wird. (Mittel elektronischer Gegenmassnahmen)
Einsatzhöhe: ähnlich B-52
Geschwindigkeit: do.
Gewicht: 500 kg
Antrieb: 1 Jet-Triebwerk
Schub: 1112 kg
Reichweite: 370 km
Spannweite: 1,65 m
Länge: etwa 4 m

Hound Dog (AGM-28 A)

Hersteller: North American
Träger: B-52 (an Flügelstationen)
Zweck: Überschall Luft-Boden Lenk Waffen mit Nuklearsprengkopf. Verlängern die Reichweite der B-52 um 800 km, m. a. W. der Bomber braucht das Ziel nicht selber anzufliegen oder kann mehrere weitauseinander liegende Ziele bekämpfen. Hound-Dog ist vor fremder Elektronik immun. Die Lenkwaffe mit ihren Jet-Triebwerken kann vorübergehend dem B-52 auch Zusatzschub verleihen und der Treibstoff wird vom B-52 nachgefüllt!

Stückzahl: 2 pro B-52

SRAM (Short Range Attack Missile)

Zweck: Luft-Boden Lenkwaffe, die schwer verteidigte Zonen durchdringen hilft. Die Lenkwaffe ist programmierbar.
Antrieb: Raketenmotor (Feststoff)
Nutzlast: Nuklearsprengkopf
Gewicht: 1012 kg
Länge: 4,2 m
Durchmesser: 45 cm
Träger: B-52 (20 SRAM an Flügelstationen, weitere in Waffenschacht)
FB-111 (6 SRAM)

4. Der Kommandant des SAC

Das SAC kommandieren dürfte für jeden 4-Stern-General der US Air Force Krönung seiner Laufbahn bedeuten, denn diesem Amt kommt ausgesprochen grosse Bedeutung zu (mit Ausnahme des Stabschefs vielleicht, der oberste Chef der Air Force ist).

Zurzeit führt General Russell E. Dougherty das SAC. Er wurde 1920 in Kentucky geboren. Nach den Schulen arbeitete er im

FBI, während des 2. Weltkrieges trat er als Flieger dem Army Air Corps (der späteren Air Force) bei. Er flog selber Bomber des SAC. Nach verschiedenen Kommandierungen in Stäben und nach Führung verschiedener Verbände übernahm er am 1. August 1974 die Führung des SAC.

Seither ist Dougherty wohl kaum mehr richtig frei, wo immer er sich aufhält hat sein Standort immer bekannt zu sein, auch im zivilen Bereich. Überall trägt er ein tragbares Ruf- und Funkgerät auf sich, das die absolut unerlässliche Verbindung zum HQ sicherstellt.

General Dougherty zur Seite steht Generalleutnant James M. Keck als stellvertretender Kommandant des SAC.

5. Operationen

5.1 Die Wachsamkeit des SAC

Nach Plänen des SAC können in normalen Zeiten bis zu 30 % der Bomber- und Tankerflotte in Bodenalarm (24 Stunden im Tag) versetzt werden. Dies ermöglicht den Flugzeugen, noch innerhalb des durch das Ballistische Raketenfrühwarnsystem gegebenen Zeittarifs zu reagieren.

Vom 1. Oktober 1957 bis 1968 war ein Teil des SAC gar ständig in der Luft, bereit jederzeit loszuschlagen und sich einer eventuellen Überraschung am Boden zu entziehen.

Selbstverständlich wird der täglich variierende Prozentsatz der in Alarm versetzten Flugzeuge geheimgehalten.

In Zeiten gespannter Lage können die Bomber auch auf Station in die Luft befohlen werden. Die strategischen Raketingeschwader befinden sich permanent in Alarmzustand.

5.2 Eigener Augenschein auf einer Basis des SAC

Wie ich beim Besuch der Pease AFB (N. H.) selber feststellen konnte, werden die in Alarmbereitschaft befindlichen Maschinen (Tanker und Bomber) abgesondert und nahe der Rollbahn geparkt.

Wenn sonst fast überall fotografiert werden darf, so wünscht man hier keine Aufnahmen. Der Daueralarmzustand eines Teils des Maschinenparks erfordert eine unerhörten Aufwand an Wartung und Personaleinsatz.

Die Bomber und Tankerbesatzungen arbeiten oft bis zu 75 Stunden pro Woche, während der Alarmbereitschaft wohnen sie in Unterkünften nahe den Maschinen, wo sie auch essen und ruhen. Vor ihren Unterkünften befindet sich pro Besatzung ein schwarzer Van, mit dem sie im Alarmfall zu den Bombern hinausrasen. Die Männer wissen noch jetzt nicht, ob es ein Übungsalarm oder der Ernstfall ist. In diesem Moment zählt jede Sekunde, und zu Fuss verliert man hier zuviel Zeit, wenn man bedenkt, dass bei zehn nebeneinander geparkten B-52 der letzte Bomber etwa 600 m entfernt ist!

Unmittelbar in der Nähe der Pease AFB wurde in absolut unbewohnter Zone das basiseigene Waffendepot gebaut. In ihm lagern u. a. auch die Atomwaffen. Ein grösseres Detachement von Luftwaffensoldaten mit angriffigen Schäferhunden bewacht Tag und Nacht (zu dieser Zeit ist das Gelände grell beleuchtet) diesen umzäunten Teil des Stützpunktes.

Pease AFB liegt nahe Portsmouth, New Hampshire, nördlich von Boston, und wurde 1956 eröffnet. Es ist nach einem jungen Flieger Pease benannt, der sich im Zweiten Weltkrieg im Pazifik durch besonderen Mut auszeichnete. Zurzeit leben auf der Basis, die auch Wohnquartiere für 8000 Angehörige umfasst, total 12 400 Personen. Der Stützpunkt ist 1840 ha gross. Pease AFB ist Hauptquartier der 45. Luftwaffendivision (8. Luftflotte) und umfasst das 509. Bombergeschwader auf diesem Stützpunkt sowie vier weitere Geschwader auf anderen Basen.

Das 509. Geschwader setzt sich aus zwei mit Schwenkflügel-Bombern FB-111 ausgerüsteten Staffeln und zwei Betankungsstaffeln (KC-135) zusammen. Die Wartung des Bombergeschwaders wird durch die 509. Kampfunterstützungsgruppe übernommen, deren Kommandant gleichzeitig der Kommandant des Stützpunktes, Luftwaffenoberst Roth, ist. Diese Gruppe führt auch die Versorgung und Administration aller übrigen kleineren Einheiten durch und ist für die Sicherheit und eine ganze Anzahl von Dienstleistungen für das gesamte Stützpunktareal zuständig.

5.3 Positivkontrolle

Um die Welt vor einem fatalen, irrtümlich ausgelösten Nuklearkrieg zu bewahren, wurde dieses Verfahren entwickelt. Wenn im Alarmfall die Bomber in die Luft beordert werden, bedeutet dies noch nicht Auslösung des Krieges. Man bezweckt damit bloss die Verhütung der Vernichtung der Maschinen am Boden.

Die Maschinen steuern einen genau angegebenen Warteraum ausserhalb feindlichen Territoriums an. Wenn sie bis dahin oder dort den «Go Code» nicht erhalten haben, kehren sie automatisch zurück. Dieser «Go Code» wird in Wirklichkeit durch zahlreiche Instanzen überprüft, durch mehrere Systeme übermittelt und ist letztlich zumindest von zwei Besatzungsmitgliedern zu bestätigen. Die Schärfung der Waffen an Bord erfolgt erst auf Empfang des «Go Code».

Diese Methode der «positive control» verunmöglicht die Situation, wonach eine Maschine nach Alarmauslösung automatisch ihr Kriegsziel ansteuern würde und beispielsweise infolge Funkpanne nicht mehr zurückzurufen wäre.

Bei den Raketen verhält es sich mit eingebauten Sicherheitsvorkehrungen, wie geschildert, ähnlich.

5.4 Der «Ernstfall»

Es gibt einen US-Spielfilm, der u. a. auch das SAC mit recht guten Aufnahmen zum Inhalt hat. Ein General erlangt darin einen besonders gefürchteten Ruf. Es ist der «Inspector General» des SAC, also der oberste Inspezierende. Und dies ist in der Tat keine erfundene Geschichte.

Die Basen des SAC werden laufend auf Herz und Nieren geprüft. Diese Tests sind berühmt und gefürchtet, denn der Zeitpunkt der Auslösung ist unbekannt, es kann irgend einmal passieren. Was geschieht?

Beispielsweise wird eine Maschine der Air Force auf irgendeinem Stützpunkt zur Landung angemeldet. Ihr entsteigt der «Inspector General» mit Stab. Unverzüglich löst er einen Probealarm aus. Und

jetzt verfolgen er und sein Stab kritisch den Ablauf der Geschehnisse. Wenn die Bomber nicht innerhalb einer gesetzten Zeitlimite in der Luft sind, dürfte das für die Verantwortlichen der Basis und der Verbände ernsthafte Konsequenzen nach sich ziehen.

5.5 Elektronische Datenverarbeitung

Ohne Computer kommt das SAC nicht aus. Im Gegenteil, es verfügt über enorme Einrichtungen dieser Art, um die Menge der Informationsbedürfnisse und Auswertungen jederzeit zur Verfügung zu halten. Die Anlagen werden für folgendes verwendet:

- War planning (Kriegsplanung)
- Kontrolle der Verbände
- Nachrichtendienst

Total sind dem SAC in acht verschiedenen Zentren Computersysteme zugeordnet, wie sie wohl nicht einmal grösste Industrieunternehmen aufweisen dürften, nämlich:

- 6 IBM 1401
- 2 IBM 1460
- 1 IBM 7090
- 1 IBM 360/44 H
- 2 UNIVAC 1106
- 1 UNIVAC 9300
- 3 AN/FSQ 31
- 4 Honeywell 6080
- 2 IBM 360/85
- 1 IBM 370/158

Zudem wurden jeder SAC-Basis zwei Datenverarbeitungssysteme für Managementzwecke angeschafft (Burroughs B 3500 und UNIVAC 1050 II). In letzter Zeit sollen neun dieser Systeme ausgewechselt worden sein. Allein diese Anlagen permanent auf dem neuesten Stand der Technik zu halten, dürfte kostenmässig in astronomische Zahlen führen.

5.6 Das TRIAD-Konzept

Um einer möglichen sowjetischen Aggression mit grösstmöglicher Flexibilität begegnen zu können, wurde dieses sogenannte TRIAD-Konzept erstellt.

Damit ist gemeint: Verschiedene Waffensysteme verschiedener Waffengattungen bilden die strategischen Kräfte.

SAC-Bomber und SAC-Interkontinentalraketen der Air Force

Polaris-, Poseidon-Raketen der Navy

Nicht dazu gehören selbstverständlich die vielen übrigen Systeme, z. B. jene der Army, die zwar zu Nuklearschlägen fähig, aber taktischer Natur sind.

Das TRIAD-System berücksichtigt die speziellen Eigenschaften der Waffensysteme und versucht diese durch Koordination (z. B. koordinierte Zuordnung der Ziele) sowie unter Berücksichtigung der gegnerischen Verhältnisse und Möglichkeiten optimal einzusetzen.

- SAC-Bomber formen, wenn auch die wohl verletzlichsten, so doch die flexibelsten Stütze des TRIAD.
- Die nahezu dauernd zu 100 % einsatzfähigen Titan- und Minuteman-Raketen des SAC bilden die zweite Stütze.
- Die besonders überlebensfähigen und an Bord von getauchten, schwer zu ortenden U-Booten abschiessbaren Polaris-/Poseidon-Raketen (41 U-Boote zu je 16 Raketen) sind der dritte Teil dieses gewaltigen Abschreckungskonzepts.

6. Modernisierung des SAC

Die Position des SAC ist gefestigter denn je. Die wichtige Rolle, die man dieser Streitmacht zuordnet, ist durch die Bewilligung des neuen strategischen Bombers B-1, der sukzessive die B-52 ablösen soll, bestätigt worden. Gleichzeitig hat man aber damit auch an höchsten Stellen gezeigt, dass man dem bemannten Bomber eine grosse Zukunft einräumt. Der B-1 ist im Abschnitt 3.1 eingehender beschrieben worden.

Andere neue Systeme des SAC sind an verschiedenen Stellen schon beschrieben worden. Hier seien sie nun kurz zusammengefasst und durch Neues ergänzt:

- Die Mehrfachsprengköpfe (MIRV) mit Nuklearladung an der Spitze der Minuteman-Raketen.
- Die Minuteman-Raketenflotte wird durch ein neues System ergänzt (Command Data Buffer), welches durch Eingabe oder Wechsel von Magnetbändern in die Rakete in letzter Minute ein Umprogrammieren der Ziele ermöglicht.
- Die fliegenden Kommandozentralen werden in Zukunft eine Spezialversion des Boeing-Jumbo-Jets sein. Dadurch können zusätzliche Stabsfunktionen in diese fliegenden Notfall-Kommandoposten verlegt werden.
- Das elektrooptische Sichtsystem, das durch Sensoren das Gelände abtastet

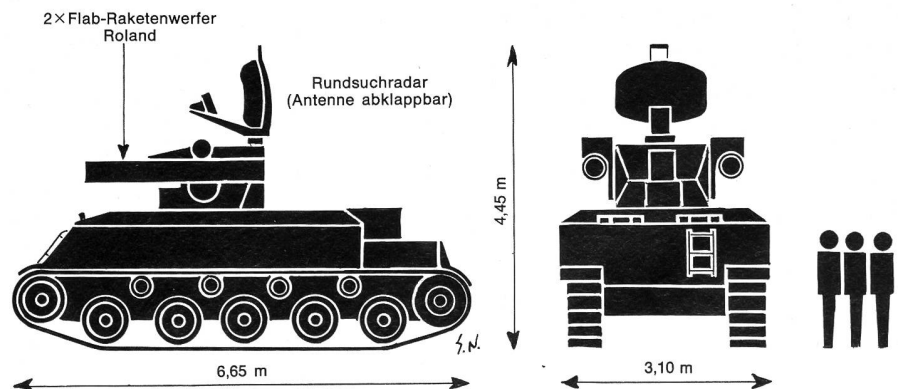
und den B-52-Bomberbesatzungen mittels eines TV-Apparates im Cockpit externe Tiefflüge ins Feindesland erlaubt.

- Die Entwicklung der neuen tieffliegenden, weitreichenden Schiff-Schiff-Lenkwaaffe Harpoon durch die Navy, deren Abschuss von U-Booten, Überwasserschiffen, aber auch von Flugzeugen zurzeit erprobt wird. Sie soll u. U. in Zukunft auch von B-52 abgefeuert werden können! Hier ergeben sich ganz neue Möglichkeiten und Aufgaben für das SAC.
- Ganz bahnbrechend sind zudem die Versuche, die man kürzlich mit den Riesentransportern Galaxy der Air Force im Flug anstellte. Durch die geöffnete Heckrampe wurde mittels Fallschirm eine im Rumpffinnern gelagerte Minuteman-Interkontinentalrakete nach aussen gezogen. Diese senkte sich, abgebremst durch den Schirm, in Vertikallage, wurde gezündet und flog ihrem Ziel entgegen, bustäblich ein fliegender Start! Man versucht in der Tat alles, um die Startrampen immer mehr vor fremden Zugriffen und Überraschungsmomenten zu schützen.

Die Zukunft des SAC und die Wirksamkeit des strategischen Luftkommandos der US Air Force dürften damit bis weit in die achtziger Jahre hinein gewährleistet sein.

Panzer — Erkennung

FRANKREICH / Flab-Raketenpanzer AMX 30 R Roland



Baujahr 1975 / Gewicht 33 t / Motor 700 PS / Max. Geschw. 60 km/h / Fahrgestell AMX 30