

Blick über die Grenzen

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.



Allzeit bereit für Sicherheit. Einer der treuen vierbeinigen Helfer aus der Gruppe der Lawinenhunde der Berner Kantonspolizei.

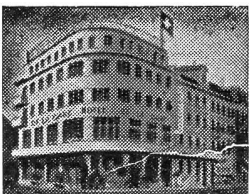
kreuzdienstes der Armee, geführt von Detfhr Cécil Imobersteg (Basel) abgegeben, welche die höchsten Teilnehmerpunkte aufwies. Der Wanderpreis des früheren Oberfeldarztes der Armee, Oberstdivisionär Reinhold Käser, eine rote Schneeblyse mit Kanne, wurde für dieses Jahr der FHD-Patrouille Zentralschweiz dafür zugeteilt, dass sie am meisten Neulinge an den Start brachte.

Der 14. Winter-Skilauf war für alle Teilnehmer ein grosses Erlebnis, geht es doch um das Mitmachen und Durchhalten ohne Preise, Ränge und Bestzeiten. Schönster Lohn ist das Erlebnis in der Kameradschaft der Patrouille und des winterlichen Hochgebirges in den ersten Fühltagstagen. Alle Teilnehmer freuen sich schon auf den 15. Lauf, der am Wochenende des 12./13. März 197 gestartet wird. H. A.



Aufstieg der Patrouillen zum Leiterli, am schönen zweiten Marschtag, als eine föhnlige Aufhellung für die Strapazen des Samstags am Hundsrück entschädigte.

Bilder: Herbert Alboth, Bern



Hôtel de la Gare, Bienne

Telefon 2 74 94

A. Scheibli, propriétaire

Gepflegte Küche - Cuisine soignée
Moderne Zimmer - Tout confort

Blick über die Grenzen

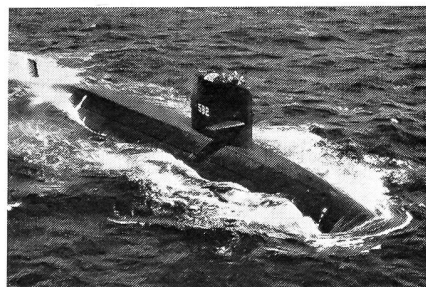
Das U-Boot ist der «Weisse Hai» des Meeres

Wie kann der Beherrscher der See gejagt werden?

Es gehört zu den Kuriositäten der Welt, dass sie nur aus einem Drittel Erde und zwei Dritteln Wasser besteht. Kein Wunder, dass der Mensch daraus die Konsequenz zog, nicht nur das feste Land beherrschen oder kontrollieren zu können, sondern auch das Wasser, auf dem bis heute praktisch noch keine Grenzen gezogen sind. Wer also die Seeherrschaft besitzen will, sei es aus wirtschaftlichen (vgl. «Fischereikrieg» England – Island) oder strategischen Gründen, der muss die Mittel dazu haben, und das sind nach wie vor in erster Linie die Schiffe.

Das U-Boot beherrscht das Meer

Es wäre falsch, zu glauben, der Flugzeugträger sei der «König der Meere», denn Grösse und Kapazität eines solchen Schiffes sind für einen derartigen Vergleich nicht ausschlaggebend. Tatsächlich ist das viel kleinere U-Boot der Beherrscher des Meeres. Warum? Die «Unsichtbarkeit», das Streckenvermögen, die Bewaffnung und Schlagkraft, Wendigkeit, die Langtauchfähigkeit usw., all das sind Faktoren, die das U-Boot zum «Weissen Hai» — der Vergleich sei nur aktuellhalber gezogen — werden liessen. Sozusagen gleich wie ein Hai kann sich das U-Boot in allen Winkeln verstecken und blitzschnell zum Angriff übergehen; es kennt dabei keine «Geländeschwierigkeiten» (Berg und Tal gibt es zwar auch im Meer) — man denke nur an die waghalsige, geglückte Fahrt des grössten, modernsten und teuersten Atom-U-Bootes der US Navy — die «Poseidon I» —, das ewige Polareis zu unterfahren!



Mit dem Befehl «Tauchen» gleitet eine U-Boot-Mannschaft, die aus rund 20 Offizieren und 100 Mann besteht, in eine andere Welt. Die Atom-U-Boote verfügen über eine aussergewöhnlich dicke Stahlkleidung, die es erlaubt, tiefer als andere U-Boote zu tauchen.

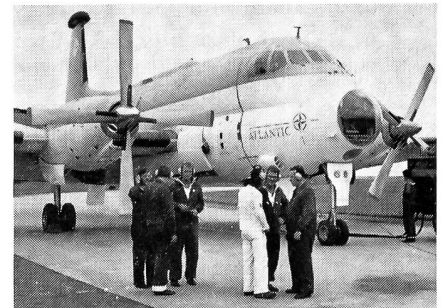
Ein harter Job für besondere Seeleute

Als U-Boot-Fahrer werden grundsätzlich nur Freiwillige genommen. Denn dieser Dienst ist härter als auf jedem anderen Schiff. Während der ganzen Fahrt, die wochenlang dauern kann, bekommt die

Mehrzahl der Besatzung höchstens während der Überwasserfahrt auf «Zigarettenlänge» den Himmel zu sehen, das heisst, wenn dem dienstfreien Mann erlaubt wird, sich ins Turmluk zu stellen und eine Zigarette zu rauchen. Bei der Unterwasserfahrt bleibt nur der jeweilige am Seerohr stehende Offizier mit der Aussenwelt verbunden. Die übrige Besatzung erfährt auf dem Dienstweg, ob man «angreift» oder einen «Feind verfolgt». Normalerweise folgen auf vier Stunden Arbeit vier Stunden Ruhe. Mit Schlafen, Kartenspielen, Lesen, Musizieren, Fernsehen usw. vertreibt sich der Matrose die Freizeit, die heute in den wesentlich komfortableren Atom-U-Booten, wenn auch immer noch auf beschränktem Raum, viel angenehmer ist als früher. Vom U-Boot-Mann, der keine zimperliche Natur sein darf, wird vor allem technische Begabung, Härte, Selbstbeherrschung, Disziplin und gute Gesundheit verlangt.

Wie kann ein U-Boot gejagt werden?

In der Militärstrategie gibt es vielleicht keine schwierigeren Aufgaben wie die Bekämpfung von U-Booten. Als das U-Boot im Ersten Weltkrieg immer mehr aufkam, waren die Abwehrmittel dazu noch beschränkt: Man verwandte Minenfelder mit tief verankerten Unterseeeminen, U-Boot-Sperren (Netzsperrern) aus verankerten Stahlnetzen, von Schiffen geschleppte Fangnetze und Wasserbomben — Mittel, die mehr oder weniger erfolgreich wirkten. Heute hat die Elektronik die relativ einfachen Abwehrmittel, die zum Teil immer noch eingesetzt werden, ergänzt und spielt eine dominierende Rolle. Wie diese Technik U-Boote jagt und bekämpft, darüber äussert sich der Fachmann Hans J. Wilhelmly u. a. wie folgt:



Der U-Boot-Jäger Bréguet Atlantic vor dem Start zur Aufklärung. Kommt es im Ernstfall zum Waffeneinsatz, so stehen dem Flugzeug unter den Tragflächen mitgeführte drahtgelenkte Torpedos oder Raketen zur Verfügung, aber auch Wasserbomben.

Aus der Luft

Unterseeboote von der Wasseroberfläche aus mit Schiffen zu bekämpfen, ist eine «undankbare» Aufgabe, der die Schiffe sehr bald zum Opfer fallen würden. Man zieht daher die U-Boot-Jagd aus der Luft vor und kann dann auch wegen der höheren Geschwindigkeit der Flugzeuge mit wenigen Einheiten einen sehr viel grösseren Abschnitt der See überwachen. Dazu dient die französisch-deutsche Entwicklung «Bréguet Atlantic». Dieser grosse Vogel mit seinem flexiblen Geschwindigkeitsbereich von 300 bis 556 km/h ist buchstäblich ein grosses, fliegendes Elektroniklabor. Die Zelle dieser Maschine enthält

Elektroingenieur HTL in der Projektleitung

Im Rahmen eines militärischen Projektes, in dem internationale Unternehmen zusammenarbeiten, sind auf technischem Gebiet anspruchsvolle Koordinationsaufgaben zu lösen.

Ihnen möchten wir Teilgebiete übertragen, die Sie nach einer Einarbeitung selbständig bearbeiten sollen. Es werden Aufgaben wie technische Dokumentation, Ersatzteilbewirtschaftung und Mess- und Prüfeinrichtungen zur Diskussion stehen. In Ihrem Aufgabengebiet sind Sie Nahtstelle zwischen Contraves und den beteiligten Firmen. Sie werden mit technischen als auch mit organisatorischen Fragen konfrontiert werden. Eine gelegentliche Reisetätigkeit ins Ausland ist vorgesehen.

Wir erwarten, dass Sie als Elektroingenieur abgeschlossen haben und über einige Jahre praktische Erfahrung verfügen. Die Bereitschaft, sich in eine breitbandige Koordinationsaufgabe einzuarbeiten, ist Voraussetzung.

Wir freuen uns, Sie bei einem ersten Gespräch umfassend zu informieren. Bitte richten Sie Ihre Bewerbung an unseren Herrn Menzi von der Personalabteilung. Besten Dank.

CONTRAVES AG
Schaffhauserstrasse 580
8052 Zürich

**Auch für
Treuhandgeschäfte
Gründung
von Gesellschaften
Steuerfragen
Erbschaftsangelegenheiten**

Unsere Herren
E. Ballmer und W. Hunziker
beraten Sie gerne


BANK HOFMANN AG
ZÜRICH
TALSTR. 27 (BEIM PARADEPLATZ)
TEL. 235690

Nimm Dir Zeit und eine **Brissago Blauband**

Für Abonnentenwerbungen

stellen wir gerne Probenummern
und Bestellkarten zur Verfügung!

SCHWEIZER SOLDAT, 8712 Stäfa
Postfach 56

Sämtliche Roskopf-HO- Panzermodelle

Fr. —.85 bis 2.75

Prospekte durch:

Trüb

Liebeggweg 12, 3006 Bern

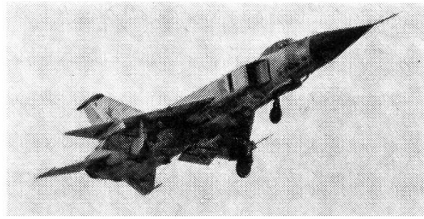


einen etwa 10 m langen, verdunkelten Hauptraum, in dem man nur Leuchtschirme, Kontroll-Lämpchen und Instrumente mit ihren unzähligen Bedienungsknöpfen sieht.

Wie kommt die Information?

Wie kommt die Unterwasser-Information (Schraubengeräusche, Impulsechos) ins Flugzeug hinauf? Nun, durch kleine, schwimmende Relaisstationen, Sonobojen genannt, die unter Wasser ein Mikrophon (Hydrophon) und über Wasser einen UKW-Sender nebst Antenne besitzen. Das Flugzeug fliegt tief und setzt solche Bojen an kleinen Fallschirmen ab, wo immer ein U-Boot vermutet wird. Eine einzige Sonoboje kann aber natürlich nur Geräusche melden (Reichweite der Funkverbindung bis 50 km), sie ermöglicht aber noch keine Ortung. Erst durch Ergänzung der Signale von drei oder mehr Bojen erhält man eine sichere passive Ortung (passiv heißt: ohne Eigensendung arbeitend, nur die Fremdsignale auswertend). Dazu werden die Schraubengeräusche einem schreibenden Spektrumanalysator zugeführt, aus dessen Schreiben mit einiger Übung unglaublich viel abzulesen ist, wie z. B. Zahl der Schraubenblätter und Zahl der Schrauben sowie deren Drehzahl. Besonders leicht zu orten sind Atom-U-Boote wegen ihres surrenden Turbinengeräusches — und auch wegen ihrer Wärmespur, erwärmen sie doch das umgebende Wasser um etwa 0,5 °C, was Infrarotdetektoren ohne weiteres melden können. Doch wie verfährt man bei ruhenden U-Booten, ohne Schrauben- oder Maschinengeräusche? Hier hilft nur die aktive Ortung: Man wirft eine Knallkapsel ins Wasser und nimmt über Sonobojen die Original-Detonation und die Echos auf. Oder man verwendet gleich die aufwendigeren Sonarbojen, die laufend Unterwasser-Schallimpulse aussenden, deren Echos aufgenommen und ausgewertet werden wie beim Sonar (ähnlich im Prinzip wie das Radar). «Hat» man ein U-Boot, so liefert beim Überfliegen die letzte Bestätigung das im verlängerten Hecksporn des Flugzeugs eingebaute Magnetometer. Tic

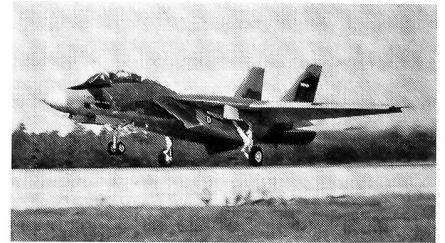
Aus der Luft gegriffen



Rund 500 zweistrahlige Allwetter-Abfangjäger Suchoj SU-15 Flagon in vier Versionen stehen den Einsatzverbänden der sowjetischen Heimatluftverteidigung zur Verfügung. Die von einem tiefgestaffelten Frühwarn- und Führungssystem eingesetzten Deltaflügler erreichen ohne Aussenlasten eine Maximalgeschwindigkeit von Mach 2,5. Bewaffnet mit zwei Luft-Luft Lenk Waffen und zwei Zusatzkraftstoffbehältern liegt die Höchstgeschwindigkeit auf 12 000 m bei Mach 1,8. Der Aktionsradius bei einem typischen Interzeptionsprofil beträgt rund 470 km. In jüngster Zeit gelangte für die Einsatzleitung der Flagon-Maschinen vermehrt auch das Flugmelde- und Jägerleitflugzeug TU-126 MOSS zur Verwendung. Die Bewaffnung der SU-15 besteht aus infrarot- und radargelenkten Luft-Luft Jagdraketen des Typs AA-3 Anab und AA-2 Atoll bzw. Advanced Atoll. Wie aus einem neuen sowjetischen Film entnommen werden kann, verschies sen russische Jäger innerhalb kürzester Zeit je eine infrarot- und eine radargesteuerte Lenkwaffe auf das gleiche Ziel. Damit dürfte der Versuch verbunden sein, die elektronischen Gegenmassnahmen des Feindes zu neutralisieren bzw. zu erschweren. ka

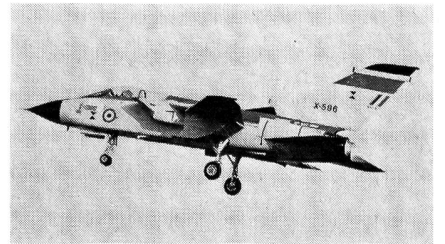
*

Die iranischen Luftstreitkräfte erhielten ihr erstes Mehrzweck-Schwenkflügelkampfflugzeug Grumman F-14A Tomcat. Persien gab insgesamt 80 dieser zweiseitigen, allwettereinsatzfähigen Mach-2 Jabo in Auftrag und beabsichtigt damit fünf Staffeln auszurüsten. Nachdem diese Maschinen mit dem Feuerleitsystem AN/AWG-9 ausgerüstet und mit radargesteuerten Luft-Luft Lenk Waffen AIM-54A Phoenix bestückt sind, dürfte die Indienstellung der Tomcat bei der Imperial Iranian Air Force vorerst einmal dazu führen, dass die Verletzungen des iranischen Lufttraumes durch sowjetische Aufklärer des Typs MIG-25R (FOXBAT-B) in Zukunft unterbleiben werden. Beim AN/AWG-9 System



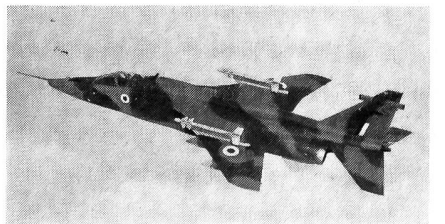
handelt es sich bekanntlich um die einzige Kampf-mittelleitanlage der Welt, die gleichzeitig 24 Ziele verfolgen und sechs davon mit Phoenix Lenkwaffen bekämpfen kann. Die weitere Bewaffnung des F-14A besteht aus einer mehrläufigen 20 mm Bordkanone des Typs M61A1 und wahlweise bis zu 6,5 Tonnen Aussenlasten in verschiedenen Einsatzkonfigurationen. Bis Ende 1976 werden jeden Monat zwei Tomcats an den Iran übergeben. Danach steigert Grumman die Zahl bis zur Auslieferung der ganzen Serie, d. h. bis Mitte 1978, auf 3 Apparate pro Monat. (ADLG 6/75) ka

*



Die Prototypen Nr. 05 und 06 des trinationalen Allwetter-Luftangriffsflugzeugs Panavia 200/MRCA haben ihre Flugerprobung aufgenommen. Die auf unserem Bild gezeigte fünfte Maschine wurde bei Aeritalia in Turin-Caselle gefertigt und soll hauptsächlich für Tragversuche mit verschiedenen Aussenlasten geflogen werden. Für die Einsatz-tests der beiden 27 mm Mauser-Bordkanonen und der Waffenanlage ist die Einheit Nr. 06 vorgesehen. In den bis heute durchgeführten Versuchsflügen wurden Geschwindigkeiten bis Mach 1,4 erfliegen. Von den 807 geplanten Apparaten sind 385 für die Royal Air Force, 202 für die deutsche Luftwaffe, 120 für die deutschen Marineflieger sowie 100 für die italienischen Luftstreitkräfte bestimmt. Mit dem Auftrag für die Fertigung einer ersten Serie von MRCA-Schwenkflüglern ist für das Frühjahr 1977 zu rechnen. (ADLG 4/76) ka

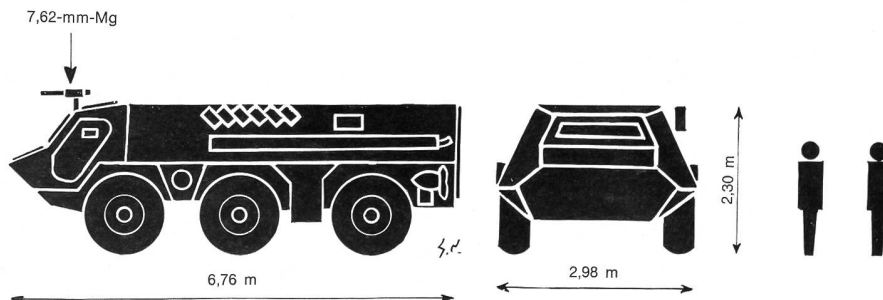
*



Im Rahmen des «Jaguar International»-Programmes wurden in Grossbritannien die Tragversuche mit der infrarotgesteuerten Kurvenkampfwaffe R.550 Magic auf Überflügelastträgern aufgenommen. Unser Foto zeigt den Jaguar-Prototyp XW563 bei einem Testflug mit der entsprechenden Überflügelastkonfiguration. Ohne das Luftangriffspotential zu schmälern, kann man mit dieser Waffenanordnung dem Jaguar eine beachtliche Selbstschuttfähigkeit gegenüber feindlichen Luftüberlegenheitsjägern verleihen. In einem von der RAF Germany für britische Verbände durchgeführten Navigations- und Waffeneinsatzwettbewerb, an dem Jaguar, Harrier, Buccaneer und Phantom Maschinen teilnahmen, konnte die in Brüggen stationierte und mit Jaguar-Luftangriffsmaschinen ausgerüstete 14. Staffel den ersten Platz belegen. Jeder Einsatz während der Konkurrenz umfasste eine Navigations- und eine Waffeneinsatzphase, wobei Punkte für die genaue Navigation (+/-50 m), das Einhalten der Zeit (+/-30 Sekunden) und die Ablage der Abwurf Waffen im Ziel verteilt wurden.

Panzer — Erkennung

WESTDEUTSCHLAND / Transportpanzer TPz 1 (schwimmfähig)



Baujahr 1971 (Prototyp), 1975 (Vorserie) / Gewicht 15,9 t / Motor 320 PS (Diesel) / Maximale Geschwindigkeit 87,5 km/h (Land), 10 km/h (Wasser / Nutzlast 2 t oder 10 Mann