Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 15 (1949)

Heft: 3-4

Rubrik: Aus der Bundesversammlung

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: 13.07.2025

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

Trainingsflugzeuge für die schweizerische Flugwaffe

Von Heinrich Horber

Im vergangenen Kriegsgeschehen ist die Bedeutung der Flugwaffe als militärisches Instrument der Offensive, wie auch der Verteidigung, nur allzu deutlich beleuchtet worden.

Für das fliegende Personal aller Luftstreitkräfte ist infolgedessen ein unermüdliches, systematisch aufgebautes *Flugtraining* die Grundlage für ein hohes fliegerisches Können im Ernstfall.

Anderseits bedingt diese Erkenntnis die Beschaffung und Verwendung von speziellen Flugzeugen für den militärischen Uebungs-, bzw. Trainingsflug.

Eines der meistverbreiteten Uebungs-Kampfflugzeuge, das im Verlaufe des vergangenen Krieges zur Weiterbildung in den militärischen Flugschulen der U. S. Army-Air Force und der R. A. F. (Royal Air Force) verwendet werden ist das *Harvard*-Flugzeug, das in grossen Serien von der *North American Aircraft Inc.*, Los Angeles (Kalifornien) hergestellt wurde.

Die Bauweise dieses zweisitzigen Ganzmetall-Tiefdeckers wurde vor allem durch die Erfordernisse eines harten Felddienstes und der sehr schnellen Fabrikation bestimmt. Auf Kosten der Flugleistung wurden bei diesem Uebungs-Kampfzweisitzer die Anschaffungs- und Betriebskosten sowie die leichte Reparaturmöglichkeit weitgehend günstig gestaltet.

Für die höhere Ausbildung unserer Militärpiloten hat die Sektion für Flugzeugbeschaffung der Kriegstechnischen Abteilung des EMD 40 solcher *Harvard-AT-16-Trainer* bestellt, die beim Erscheinen dieser Zeilen teilweise bereits schon auf dem Luftwege in der Schweiz eingetroffen sein dürften. Es handelt sich bei diesem Uebungsflugmaterial um sozusagen neuwertige Maschinen, die aus amerikanischen Liquidationsbeständen stammen und zu überaus günstigen Bedingungen erworben werden konnten. Dieses Kampf-Trainingsflugzeug besitzt alle Einrichtungen eines modernen Hochleistungs-Kampfflugzeuges. Es eignet sich sowohl als Schulungs- und Beobachtungsflugzeug, wie auch für MG-Schiessen für Pilot und Beobachter, Bombenwurf, Luftbild- und Funkdienst und als Sturzbomber für Tiefangriffsübungen, Kampf- und höhere Ausbildung.

Mit diesem heute noch überaus modernen Trainings- und Uebungsflugzeug wird unsern Militärpiloten ein Fluggerät in die Hände gegeben, an welches überaus hohe und vielseitige Anforderungen gestellt werden können und das sie in die Lage versetzen dürfte, nach verhältnismässig kurzer Umschulungszeit auch starkmotorige, ja sogar schnellste Rückstossflugzeugtypen fliegerisch zu beherrschen. Aber nicht zuletzt sind es auch betriebsökonomische Erwägungen, die für die Anschaffung dieser amerikanischen Uebungs- und Trainingsflugzeuge für unsere Flugwaffe sprechen.

Aus der Bundesversammlung

Neben den leider erfolglos gebliebenen Verhandlungen über das Finanzprogramm des Bundes haben sich die eidgenössischen Räte in der Märzsession dieses Jahres vorzugsweise mit Militärfragen zu befassen gehabt. Luftschutzprobleme wurden, wie wir mit Bedauern feststellen müssen, auch diesmal nicht behandelt. Das Gesetz über die Abänderung der *Militärversicherung*, durch welches den berechtigten Wünschen der Wehrmänner besser Rechnung getragen werden soll, wird erst in der Junisession zum Abschluss kommen können, so dass eine Würdigung der Neuerungen noch hinausgestellt werden muss.

Hingegen ist die Abänderung der *Militärorganisation* in beiden Räten fertig beraten und angenommen worden. Die Kompetenzen des Generals haben eine neue Umschreibung gefunden. Dabei ist, wie dies bisher schon der Fall war, das Primat der bürgerlichen gegenüber den militärischen Behörden klar festgelegt worden. Eine Anregung des Nationalrates, einen Landesverteidigungsrat einzusetzen, welchem die Chefs des Politischen, des Volkswirtschafts- und des Militärdepartements, der Generalstabschef und Vertreter der Politik und der Wirtschaft angehören würden und welcher zu allgemeinen Fragen beratend Stellung nehmen würde, ist zum weitern Studium vom Bundesrat entgegengenommen worden. Er soll aber ausserhalb des Rahmens der Militärordnung bleiben. Die für den Wehrmann wohl wichtigste Neuerung besteht in der Aenderung der Heeresklassen. Die Dienstpflicht im Auszug wird demnach nicht mehr bis zum 32., sondern bis zum 36. Altersjahr dauern, diejenige in der Landwehr bis zum 48. und diejenige im Landsturm bis zum 60. Bisher gab es bekanntlich neben der Landwehr II eine Landwehr I, die mit dem Auszug Dienst tat, so dass die Neuerung eigentlich nur formell ist. Der Landsturm hat schon im vergangenen Aktivdienst eine Arbeit geleistet, die früher diejenige der

Landwehr gewesen wäre. Praktisch ändert auch die Ausdehnung der Landsturmpflicht bis zum 60. Altersjahr nichts; statt mit halb ausgebildeten Wehrpflichtigen im bewaffneten Hilfsdienst vereinigt zu sein, was oft zu Klagen Anlass gab, wird der ausgebildete Wehrmann künftig einfach bei seiner Einheit verbleiben. Von einigen Parlamentariern wurde der Antrag gestellt, die Dienstpflicht mit 55 Jahren enden zu lassen. Das ergäbe aber einen Ausfall von rund 40 000 Mann. Hingegen wird dem Spitalpersonal weitgehend Urlaub gewährt werden.

Vom neuen *Verwaltungsreglement,* das die Form eines Beschlusses der Bundesversammlung hat (also kein Bundesbeschluss und dem Referendum nicht unterstellt ist) erwähnen wir bloss die Neuordnung des Soldes. Dieser ist für Kpl. auf Fr. 3.—, für Wm. auf Fr. 3.50, für Four. und Fw. auf Fr. 4.50 erhöht worden. Mannschafts- und Offizierssold bleiben unverändert. Was insbesondere ersteren angeht, so gab Bundesrat Kobelt zu bedenken, dass es sich beim Sold um ein Taschengeld, nicht um ein Gehalt handelt, und dass die Leistungen der Ausgleichskassen den Verdienstausfall zu einem grössern Teil decken.

Von grosser Bedeutung für die Angehörigen der Luftschutztruppen ist das Bundesgesetz über den *Schutz des Anstellungsverhältnisses* während des Militärdienstes, auf das in einer der nächsten Nummern zurückzukommen sein wird, da es eine eingehendere Besprechung verdient.

Schliesslich erwähnen wir noch, obgleich sie mit den Verhandlungen der Bundesversammlung nicht im Zusammenhang steht, die Verordnung des Bundesrates über die *Bekleidung der Armee,* in deren Art. 23 die Bestimmung enthalten ist, dass das Militärdepartement die Bekleidung und die Abzeichen der Luftschutztruppen regle.

Zeitschriften

Interavia — Querschnitt der Weltluftfahrt

Januar 1949: Massgebend für die Luftfahrt ist vorläufig immer noch Amerika. Aus «Blick auf die Luftfahrt der USA» ist zu entnehmen, dass die Luftfahrtindustrie ihre Existenzkrisis durch grosse Aufträge des Militärs überwunden hat. Der amerikanische Kongress bewilligte im Jahr 1948 total 3 200 000 000 Dollars für die Beschaffung neuer Flugzeuge. In Frage kommen die Rückstossjäger F-80 Lockheed «Shooting Star», F-84 Republic, F-86 North American, F-89 Northrop Allwetterjäger; die Bomber mit bisherigen Kolbenmotoren wie B-36 Convair, B-50 Boeing, B-54 Beoing sowie mit Rückstosstriebwerken B-45 North American, B-47 Boeing, B-49 Northrop «Fliegender Flügel» und die Transporter C-97 Boeing, C-124 Douglas. Versucht man diese Angaben praktisch zu deuten, so ergibt sich, dass bis zum Jahr 1951 die Leistungen der amerikanischen Militärflugzeuge (diejenigen der anderen Grossmächte dürften nicht viel anders sein) ungefähr folgende sind: Jäger mit oberer Geschwindigkeitsgrenze bei 1000 km/h, also knapp an der Schallgrenze und einer Bewaffnung von 4—8 Maschinengewehren, Kaliber 12,7 mm, sowie 6—12 Raketengeschossen; Bomber mit maximaler Geschwindigkeit von 800 km/h, 19 000 km Reichweite, 10 bis 30 Tonnen Nutzlast und Transporter mit 60—100 Mann. Im Bericht heisst es weiter, dass die viermotorigen Bomber der Boeing-Werke noch auf Jahre hinaus das Rückgrat der amerikanischen Bomberverbände bilden werden.

Bemerkenswert und aktuell ist auch das Kapitel «Startraketen», sind diese doch militärische Hilfsmittel, die zu Ueberraschungen führen können. Mit Startraketen wird ab Flugplätzen gestartet, wo man es nicht für möglich gehalten hätte. Ja, selbst die Marineluftwaffe gewinnt dadurch an Bedeutung, wird sie bei Beschaffung des vorgesehenen 65 000-Tonnen-Flugzeugträgers in Zukunft doch befähigt sein, von solchen schwimmenden Flugbasen aus schwere Bomber von über 45 Tonnen Fluggewicht starten zu lassen. Am besten illustriert wird diese Abhandlung über Startraketen durch ein darin enthaltenes Beispiel: «Der Schnellbomber Boeing XB-47 «Stratojet» hat 18 Startraketen im Rumpf eingebaut, die neben 10 900 kg Standschub der 6 General Electric-Turbinen weitere 8100 kg Vortrieb verfügbar machen.

Der Laie findet sich oft im Gewirr der abgekürzten militärischen Bezeichnungen nicht aus; er stolpert über F-84, P2V oder MIG 9 und wie die Begriffe alle heissen. Ich betrachte dieses Januarheft der Interavia deshalb für jeden Offizier als so wertvoll, dass er es besitzen muss, weil darin eine vollständige Liste der gebräuchlichen Musterbezeichnungen von Flugzeugen aller Länder enthalten ist. Wir finden hier beispielsweise unter den Vereinigten Staaten, dass die Kennbuchstaben F = Jäger, R = Aufklärer, B = Bomber, C = Transporter, H — Hubschrauber, G = Lastgleiter, X = Sonder-Versuchsflugzeug bedeuten.

Im gleichen Heft finden wir eine mit vielen Bildern und Tatsachenmaterial versehene Beschreibung «Die Brücke in Bildern», gemeint ist damit die Luftbrücke nach Berlin. Es wird hier ausgedrückt, was vielfach übersehen wird, nämlich dass diese Luftbrücke Experiment und Training zugleich ist, denn «dem Lufttransport kommt im Rahmen eines modernen Wehrsystems immer mehr Bedeutung zu. Es ist also eben so wichtig, über ausgebildete Transportflieger zu verfügen, als über Jagdpiloten». Auch wird dadurch das Bodenpersonal im Blindlandeverfahren ausgebildet.

Ausserdem folgende Aufsätze: Neujahrsgedanken eines Zeitgenossen (eine scharfe Auseinandersetzung mit den englischen Manieren und Leistungen in der Luftfahrt). Kampf den Verspätungen. Vom Coffee-House