

Ein neues Schleppziel-Flugzeug für unsere Flab

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schutz und Wehr : Zeitschrift der Gesamtverteidigung = revue pour les problèmes relatifs à la défense intégrale = rivista della difesa integrale**

Band (Jahr): **32 (1966)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-364205>

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.

Ein neues Schleppziel-Flugzeug für unsere Flab

H. H. Es dürfte etlichen unserer Leser bekannt sein, dass unsere Flab seit Jahren ihre Schiessübungen auf «fliegende Ziele» in dem Sinne ausübt, dass auf sogenannte «Schleppziele» geschossen wird, d. h. hinter dem Schleppflugzeug (es handelt sich um C-36-Mehrzweckflugzeuge, die der Ueberalterung nahe kommen!) nachgezogene Tuchstreifen.

Nun ging man kürzlich daran, an verschiedenen Orten im Wallis ein Zielflugzeug für die Fliegerabwehrtruppen zu erproben, das eventuell die alternden C-36-Flugzeuge ersetzen soll. Dabei handelt es sich um den bekannten britischen U-Boot-Jäger und Seeaufklärer Fairey-«Gannet», der aus den Fairey-Flugzeugwerken in England stammt und durch die Westland Aircraft Ltd. in Jeovil (Somerset) vertrieben wird. Dieser Flugzeugtyp Fairey-Gannet A. S. Mk 4 kann 3 Mann Besatzung aufnehmen (der Beobachter sitzt als Heckschütze in der im hintern Rumpfteil sichtbaren Vollsichtkanzel. Zwecks guter Raumaussnutzung für die Hangarierung des Flugzeuges lassen sich dessen Flügel

nach oben klappen. Die britische Luftwaffe — die Royal Air Force — sowie die deutsche Bundesluftwaffe setzen diesen Flugzeugtyp als U-Boot-Jäger und

Die neue Redaktion

Mit der Umwandlung von «Protar» in «Schutz und Wehr» sind auch in der personellen Besetzung der Redaktion Änderungen eingetreten. Den allgemeinen Teil betreut Oblt. Klaus Erzer, Redaktor an der in unserem Verlag herausgegebenen «Sonthurner Zeitung». Für den SLOG-Teil konnte in Major Heinrich Stelzer ein Mitarbeiter gewonnen werden, der einerseits dank seiner beruflichen Stellung als Instruktionsoffizier der Luftschutztruppen und durch seine fundierte publizistische Arbeit andererseits bestens qualifiziert ist. Für die Anliegen der SGOT wird weiterhin Major Hugo Faesi, Bundeshausredaktor des «Tages-Anzeigers», in bewährter Weise verantwortlich zeichnen.

Vogt-Schild AG, Verlag «Schutz und Wehr»



für die Seeaufklärung ein. — Bei uns dürfte diese Maschine lediglich als Zielschleppflugzeug in Frage kommen. Es handelt sich um eine überaus robuste Konstruktion mit einem Startgewicht von etwa 9700 Kilogramm. Das Triebwerk ist eine Propellerturbine «Double Mamba» von Armstrong Siddeley Ltd., die dem Flugzeug eine Maximalgeschwindigkeit von 495 km/h verleiht bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 409 km/h.

Der Typ «Gannet» besitzt zwei gegenläufige Vier-

blattpropeller, deren Antriebsmechanismus allerdings etwas kompliziert ist und sorgfältige Wartungs- und Ueberholungsarbeiten erheischen dürfte. Werden die Kredite für diese — sozusagen dringend notwendige — Zielflugzeugbeschaffung durch die betreffenden Instanzen bewilligt, so ist vorgesehen, etwa 15 solcher Maschinen zu beschaffen. Damit wäre unserer Fliegerabwehrwaffe ein «fliegendes Luftzielgerät» zur Verfügung gestellt, das sich besonders durch überaus robuste und dauerhafte Konstruktion auszeichnet.

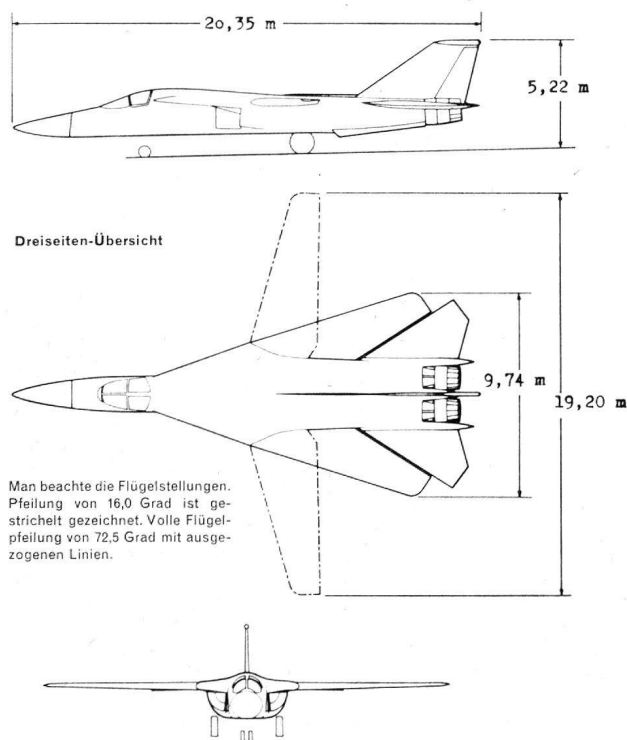
Amerikas zukünftige strategische Bomberflotte

Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Es ist in Kreisen der Luftkriegstrategen eine unumstößliche Doktrin, dass die bemannten Fernbomber heute noch das Gros der strategischen Luftstreitkräfte bilden und es voraussichtlich noch eine geraume Zeit bleiben. Die Entwicklungstendenzen der Weltmächte zielen dementsprechend noch für eine Reihe von Jahren auf bemannte Ueberschallbomber ab. Sowjetrussland und ebenso England und die USA entwickeln systematisch bemannte Fernbomber für den Ueberschallbereich, jedoch erhöhen sie auch die Zahl der Bomber mit hohen Unterschall-Geschwindigkeiten. So sehr die Russen z. B. ballistische Fernraketen als politisches Druckmittel schätzen, so klar scheinen sie sich aber auch darüber zu sein, dass diesem Mittel im allgemeinen noch die Einsatzreife für kriegerische Zwecke mangelt. Jedenfalls halten die führenden Mächte in Ost und West am bemannten Fernkampfbomber fest, ohne die Weiterentwicklung der Fernwaffen etwa zu vernachlässigen.

So gab am 11. Dezember 1965 der amerikanische Verteidigungsminister McNamara bekannt, dass Präsi-

dent Johnson dem Plan für die Aufstellung einer modernsten Flotte von 210 Super-Bombern der Typen F-111A und F-111B (erstere für die United States Air Force, letztere für die US-N Navy bestimmt) zugestimmt hätte. Das neue Flugzeug wird den gleichen Aktionsradius aufweisen wie die gegenwärtig von der amerikanischen Luftwaffe verwendeten Boeing's B-52. Es kann sowohl taktische sowie strategische Aufgaben erfüllen. Die 210 bei der US-Flugzeugindustrie (der General Dynamics, von der auch die Coronado-Langstreckenverkehrsflugzeuge der Swissair stammen) bestellten Maschinen dürften bereits im Jahre 1968 einsatzbereit sein, während der Rest der geplanten weiteren Serie 1969 und 1971 in Dienst genommen wird. Diese F-111-Typen erreichen doppelte Schallgeschwindigkeit und sind bei gleicher Reichweite zweimal so schnell wie die vorerwähnten, zurzeit noch im Dienst befindlichen «B-52»-Modelle. Das gesamte Projekt der neuen «Superbomber» kostet 1,75 Milliarden Dollar. Auf Grund dieses Planes wird die gegenwärtige Langstreckenbomberflotte in den nächsten fünf Jahren um rund ein Drittel ihrer Stärke reduziert. Alle B-58-Typen und die ältern Jahrgänge der B-52-Bomber sollen in der Folge abgewrackt werden.



In Wort und Bild

Wir möchten nicht verfehlen, unsern Lesern dieses amerikanische Ueberschallflugzeug in Wort und Bild näher vor Augen zu führen, denn zweifellos bleibt dieser amerikanische «Wunderbomber» das meistumstrittene Flugzeugbauprogramm der jüngsten amerikanischen Militärgeschichte. Allerdings hat sich der Steuerzahler in den USA allmählich daran gewöhnt und sich mit der Tatsache abgefunden, dass die Geburt neuer Waffensysteme sich in astronomischen Zahlen spiegelt und demzufolge stets von heftigen

Die Aufnahmen zeigen den neuesten Ueberschallbomber der USA mit variabler Pfeilung seines Tragwerks (Flügel). Bild 1 zeigt dieses Mehrzweckflugzeug mit voll ausgespreiztem Tragwerk. In dieser Flügelstellung werden Start und Landung, bestimmte Missionen — Unterstützung von Erdtruppen und Patrouillenflüge — durchgeführt, während alle Ueberschalleinsätze (wie Jagdabwehr in grossen Höhen) mit zurückgeschwenktem Flugwerk vorgenommen werden. ▶