



Domodjedowo 1967

Am 9. Juli dieses Jahres hat sich in der Sowjetunion erstmals der Schleier über der Militärluftfahrt gehoben und zwar radikal. Erstmals konnte alles für das Objektiv Erreichbare ohne jede Einschränkung fotografiert werden. Schon das an sich war eine Revolution, geradezu eine Sensation bedeutete die Zahl der erstmals gezeigten neuen Militärflugzeugtypen.

So waren neben zwei Versuchsflugzeugen sechs vollständig neue Uberschalltypen zu sehen. Ebenfalls erstmals gezeigt wurden verbesserte Versionen von etwa sechs schon bekannten Militärflugzeugen und das Rekordflugzeug E-166.

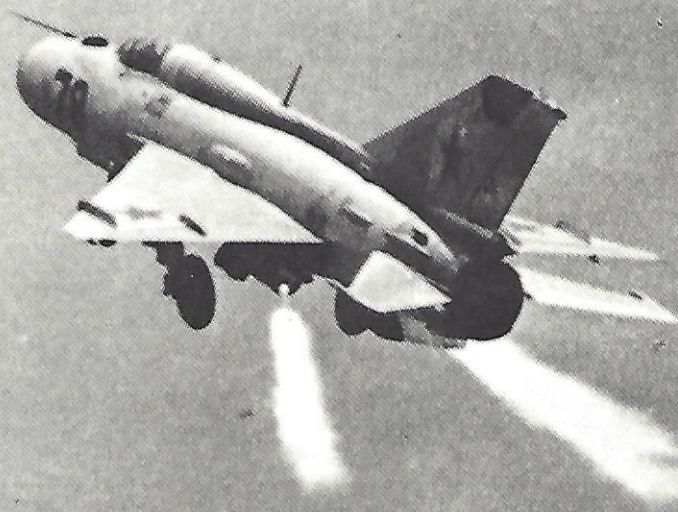
Wir möchten es nicht versäumen, unsern Lesern die acht neuen Typen in Wort und zum Teil auch Bild vorzustellen. Dabei können wir uns heute auch auf die Untersuchungen von Spezialisten der Fachpresse stützen.

In der Tagespresse wurde ein Senkrechtstarter mit der grössten Aufmerksamkeit bedacht. In der Konfiguration ist er am ehesten mit der Hawker P.1127 vergleichbar, besitzt jedoch zwei Triebwerke mit je einer Schwenkdü-

se. Das sonstige Aussehen dieses Versuchsmusters lässt sich wie folgt beschreiben: Mitteldecker mit Trapezflügel gerader Hinterkante mit sehr schlanken Flügelenbehältern. Diese nehmen die Stützräder und Druckdüsen für die Lagesteuerung auf. Ein schlankes, gepfeiltes Höhenleitwerk ist hoch am ebenfalls gepfeilten Seitenleitwerk angebracht. Am sich stark verjüngenden Rumpf sind hinten nebeneinander zwei Stabilisierungsflossen angebracht. Ueber dem frontalen geteilten Lufteinlauf in der Form eines liegenden Ovals ist ein langer Auslegerarm angebracht, der an seinem vorderen Ende die Druckluftdüse für die Nicksteuerung trägt. Vom Cockpit, das sich an der dicksten Stelle des Rumpfes im vordern Drittel befindet, führt ein Wulst nach hinten bis zum Seitensteuer.

Ein weiteres Versuchsflugzeug scheint aus der Su-7 Fitter entstanden zu sein. Rumpf, Fahr- und Triebwerk sind fast unverändert geblieben, doch wurden die Flügel bei etwa der halben Spannweite abgetrennt, durch Rippen und einen grossen Grenzschichtzaun verstärkt und ein Ausenflügel veränderlicher Pfeilung angebracht. Es ist

Die neueste Fishbed-Version, MiG-21F, beim Start mit Hilfsraketen



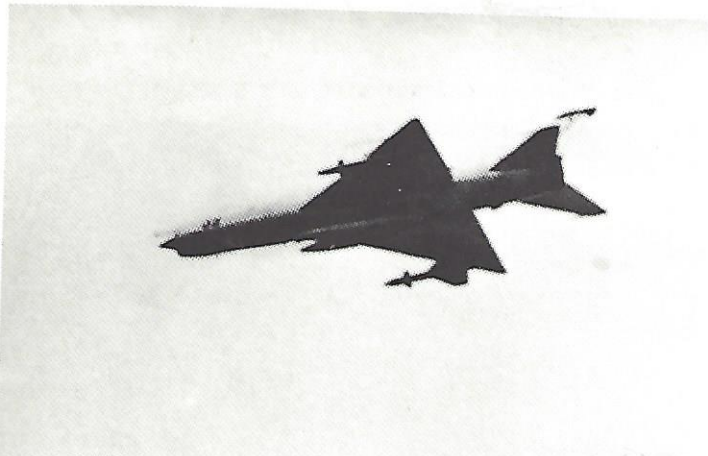
unwahrscheinlich, dass von diesem Flugzeug grössere Serien gebaut werden.

Schon eher dürfte das für den zweiten Typ mit veränderlicher Flügelgeometrie zutreffen, der in Domodjedowo zu sehen war. Das Flugzeug entspricht am ehesten der französischen Mirage G und besitzt im Gegensatz zur F-111 nur ein Triebwerk. Interessant sind die bisher bei sowjetischen Entwürfen noch nie gesehene rechteckigen Lufteinläufe welche etwa jenen der F-106 gleichen. Fachleute schätzen Spitzengeschwindigkeiten um Mach 2.5, kurzzeitig sogar Mach 2.8. Auffallend ist von der Seite ein Knick in der Vorderkante des Seitensteuers und eine recht beachtliche Flosse unter dem Rumpfheck.

Durch die Verlängerung des Rumpfes und den Einbau eines Hubtriebwerkes in die MiG-21 ist eine STOL-Version dieses Typs entstanden.

Aus dem Konstruktionsbüro von Mikojan stammt vermutlich der neue Deltaflügler mit Höhensteuer. Als Hauptmerkmale sind eine lange schlanke Rumpfnase, halbkonusförmige Lufteinläufe vor dem Flügelansatz, ein leichter Knick in der Flügelvorderkante und ein schräg abgeschnittenes Höhen- und Seitenleitwerk zu bezeichnen. Von der Rumpfmittle her ist das Seitensteuer langsam heraufgezogen und unter dem Heck ist eine schmale Flosse sichtbar. Ein oder mehrere Hubtriebwerke verleihen diesem Interzeptor STOL-Eigenschaften. Es ist auch denkbar, dass eine Variante ohne Hubtriebwerke als Langstreckenjäger zum Einsatz gelangt.

Die Suchoi Su-9, im Nato-Code Fishpot genannt.



Fotos: Fotokhronika Tass

Sehr ähnlich sieht ein Entwurf von Suchoi aus, nur dass sein Rumpf der zwei Triebwerke wegen breiter ist. Fast



Das im Text beschriebene Flugzeug mit variabler Flügelgeometrie

viereckige Lufteinläufe ohne Schockkonus und ein gerade geschnittenes Leitwerk bilden weitere Erkennungsmerkmale. Auch von diesem Allwetterjäger existiert eine STOL-Version, die sich vom Grundmuster, das einen Deltaflügel mit gerader Vorderkante besitzt, durch einen leichten Doppel-Deltaflügel, ähnlich dem vorher beschriebenen Entwurf von Mikojan unterscheidet.

Der letzte der neuen Typen könnte aus der Küche von Jakowlew stammen. Auf den ersten Blick zeigt das Flugzeug eine frappierende Ähnlichkeit zur A-5A Vigilante. Als Unterscheidungsmerkmale können die schräg abgeschnittenen Flächen des Höhenleitwerks und der zwei Seitenleitwerke, die zwei grossen nebeneinander liegenden Flossen unter dem Heck und die beiden äusserst dünnen Flügelendkörper gelten. Mach 2.8 wird als Spitzengeschwindigkeit geschätzt, und auch in Bodennähe dürfte dieser Typ noch mehr als Mach 1 erreichen.

Unter den Modifikationen bereits bekannter Typen sind eine Jak-28P Firebar mit extrem langer Radarmase und eine neue Propellerturbinen-Version des Amphibiums M-12 Mail sowie eine verbesserte Version des Blinder besonders beachtet worden.

Alles in Allem, eine Entwicklung des Militärflugwesens, die wohl kaum durch eine Bedrohung durch die NATO begründet ist, sondern viel eher durch die steigende Unruhe in Asien.

Wozu dient unsere Flugwaffe ?

Wir alle wissen, dass Demonstrationen jeweils zu einem guten Teil aus Bluff bestehen. Es ist richtig und wünschenswert, dass man bei solchen Gelegenheiten seine Schwächen nicht zeigt und seine Stärken hervorhebt. Gefährlich wird es jedoch, wenn man, um der Eindringlichkeit solcher Demonstrationen willen, die eigene Ueberzeugung preisgibt und vorführt was man selber als unrealistisch und unwirksam bezeichnet. Am Beispiel der kombinierten Flieger/Infanterie-Demonstration auf dem Schiessplatz Seltisberg lässt sich überlegen, ob man damit nicht bewusst oder unbewusst das zeigt, was das Publikum und vielleicht sogar die Akteure sehen möchten.

So wurde beispielsweise ein Handstreichunternehmen mit Helikoptern vorgeführt. Mit zwei Alouette II und drei

Alouette III wurden die Stosstrupps am Ausgangspunkt zum Handstreichunternehmen abgesetzt. Es ist ganz vernünftig, dass bei dieser Demonstration die schweren Waffen nicht in den Helikoptern mitgeführt wurden, sondern in einem Wäldchen deponiert waren. Als weniger vernünftig ist jedoch die Bitte an die Presse zu bezeichnen, in diesem Zusammenhange keine Parallelen zu den Kämpfen in Vietnam zu ziehen, da dies ein Politikum ersten Ranges sei.

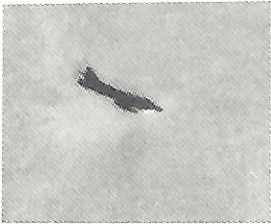
Es ist nicht zu verantworten, den Wert des Hubschraubers als Waffe zu verschweigen. Einerlei, wie unsere Einstellung zu den Kämpfen in Vietnam sein mag, so wäre es doch töricht, die Lehren eines solchen Krieges nicht zu beherzigen. Besonders da ja der Ablauf eines zukünftigen Krieges recht ähnlich sein könnte. Immerhin



Start zum Handstreichunternehmen auf dem Gitterli in Liestal.

scheint es, dass die Führung der Flugwaffe diesen Zusammenhängen vermehrte Aufmerksamkeit schenkt und es ist zu hoffen, dass die laufenden Versuche zur Bewaffnung der Helikopter zum Erfolg führen werden. Es sei zugegeben, dass die technischen Schwierigkeiten bei der Bewaffnung von Helikoptern und Leichtflugzeugen beträchtlich sind und es ist schwer zu sagen, ob sich diese Investitionen im Kriegsfall lohnen würden. Dass sich andererseits Erfindungsgeist und individuelle, auf den Kleinstaat zugeschnittene Massnahmen, vorteilhaft auswirken könnten, ist anzunehmen. Es wäre nur schwer zu begreifen, dass man die Leichtfliegerstaffeln, die zum Teil hinter der gegnerischen Front eingesetzt werden könnten, bar jeder Bewaffnung umherfliegen lässt und andererseits Hochleistungsflugzeuge beschafft, deren Einsatz auf Einzelziele sich geradezu verbietet.

Noch mehr zum Nachdenken brachte einen die zweite Vorführung, der kombinierte Einsatz von Boden- und Luftstreitkräften. Der Übung lag die Annahme zu Grunde, dass die vordersten Elemente eines Füs.Bat. in Kp.-stärke aus dem Raume Seltisberg nach Süden vorrücken. Diese Aktion wird durch den vorhin erwähnten Helikopter gelandeten Stosstrupp unterstützt. Da der Gegner trotzdem erfolgreichen Widerstand leistet, wird eine kombinierte Staffel Venom/Hunter, die sich gerade in der Luft befindet, zur Unterstützung angefordert. Deren Angriffe sollen der Infanterie den weitem Vormarsch ermöglichen. Innert etwa zehn Minuten wurden die feindlichen Ziele mit 960 Schuss 20 mm Munition (Venom), 400 Schuss 30 mm (Hunter), 16 Hohlpanzerraketen 8 cm (Hunter), 32 Fliiegerbomben zu 50 kg (4 Venoms) und zwei Feuerbomben zu 400 kg (Venom) belegt. Trotz des unsichtigen Wetters wurden recht viele Treffer erzielt. Die meisten der Ziele, welche etwa 500



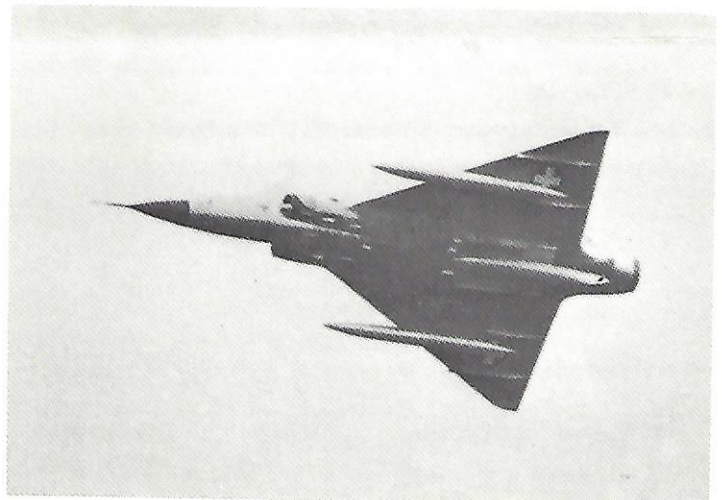
Meter vor den eigenen Bodentruppen lagen, wurden mit einer Eindringlichkeit zerstört, welche den Zuschauern wie auch vor allem den auf den Einsatz wartenden Infanteristen lange in Erinnerung bleiben wird.

Damit kommen wir zum Kern der Sache. Darf man unsern Milizsoldaten und Staatsbürgern eine Einsatzart demonstrieren, welche im Kriegsfall eine Ausnahme bilden würde? Denn nicht wahr, nachdem man das Mirage-Abenteuer zum Teil hinter sich gebracht hat, fürchtet man sich noch immer, alle Konsequenzen zu ziehen. Deshalb wird heute als Hauptaufgabe unserer Flugwaffe die Interdiktion (Zerstörung von Zielen im feindlichen Aufmarschraum) bezeichnet. Zu dieser Einsatzart soll denn auch das anfangs der siebziger Jahre zu beschaffende Kampfflugzeug hauptsächlich geeignet sein. Begründet wird dies damit, dass sich immer wieder gezeigt habe - zuletzt bei den Alpenmanövern im Gotthardgebiet - dass das Rendement bei der Interdiktion grösser sei als beim Close Support (Direkte und koordinierte Unterstützung der eigenen Bodentruppen).

Was jedoch immer unterschätzt wird, das ist die psychologische Wirkung des direkten Eingriffs in den Erdkampf. Es lässt sich schwerlich eine Unterstützungsart finden, die in Krisenlagen - und daraus besteht der Krieg - eine ähnlich nachhaltige Wirkung auf die Moral von Infanterieverbänden hätte, wie der Einsatz von Luftstreitkräften. Dabei spielt es nur eine geringe Rolle, dass mit der gleichen Sprengstoffmenge dem Feind ein kleinerer Schaden zugefügt werden kann als bei der Interdiktion. Wenn man dazu die äusserst geringe Wirkung der amerikanischen Interdiktion in Nordvietnam in Betracht zieht, so sollte das genügen, die künftige Einsatzdoktrin unserer Flugwaffe noch einmal sorgfältig zu überdenken.

Peter Huber

In einer Gefechtpause demonstrierten zwei Mirages IIIS "Parterre-Akrobatik"



CLUBMITTEILUNGEN

Basel

EINLADUNG zur 10. ordentlichen GENERALVERSAMMLUNG am 26. Oktober 1967, 2000 Uhr, im Rest. Post beim Bahnhof SBB, Basel, Saal 1. Stock.

Traktanden:

1. Protokoll der 9. ordentlichen Generalversammlung vom 27.10.66
2. Jahresbericht des Präsidenten
3. Kassabericht
4. DELTA-Rechenschaftsbericht
5. Revisorenbericht

6. Decharge-Erteilung an den Vorstand und die Revisoren
7. Wahlen
8. Budget und Festlegung des Beitrages pro 1968
9. Tätigkeitsprogramm
10. Varia

Anträge aus Mitgliederkreisen zu Händen der GV müssen dem Präsidenten bis 22.10.1967 schriftlich eingereicht sein.

Im 2. Teil zeigen wir den Film "25 Jahre Ueberwachungsgeschwader".

Wir machen speziell darauf aufmerksam, dass Sie verschiedene Vorstandsmitglieder, vor allem aber einen Präsidenten, neu zu wählen haben. Vorschläge und Wünsche zum Tätigkeitsprogramm 1968 werden gerne entgegen genommen.



Bild 1 2 3 4 5

Lösungen bis 31.10.67 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, 4410 Liestal. Die Namen der Einsender von fünf richtigen Lösungen werden publiziert.

Auflösung Test 9/67: Venom / Vulcan / Canberra / Mystère IV / F-100

Vom Test 8/67 ist keine Antwort mit fünf richtigen Lösungen eingegangen. Wie fast zu erwarten war, ist es niemandem gelungen, die Miles Marathon zu erkennen.

Nächste Veranstaltungen:

30.11.67 Plauderei mit Direktor Sommer: Swissair und Basel.

3.12.67 Matinée im Palace: "Kampfgeschwader 904"
* * * * *

FLUGZEUGERKENNUNGSKURSE 1967/68 in Liestal (ab 14.11.67 jeden Dienstag) und Basel (Montag/Dienstag/Mittwoch/Donnerstag/Freitag ab 13.11.67) bis Mitte Februar 1968. Fortgeschrittenen-Kurs jeweils Dienstags ab 14.11.67. Anmeldung per Postkarte an G.E. Bühlmann, Grienstr. 123, 4000 Basel bis spätestens 31.10.67 mit Angaben: Name/Vorname/Adresse/genaues Geburtsdatum/gewünschter Kurs-tag und -Ort. Kursgeld 5 Fr.

Weitere Kurse in Olten, Bern, Luzern und Zürich.

Bern

Am 8. September fand ein Dias-Vortrag über den Aero-Salon in Paris 1967 statt. Unser Mitglied, P. Aegerter, zeigte eine prächtige Auswahl von Dias über die ausgestellten und vorgeführten Flugzeuge. Beteiligung leider nur 25 Mitglieder!

Nächste Veranstaltung: 3. Nov. 67 Filmabend

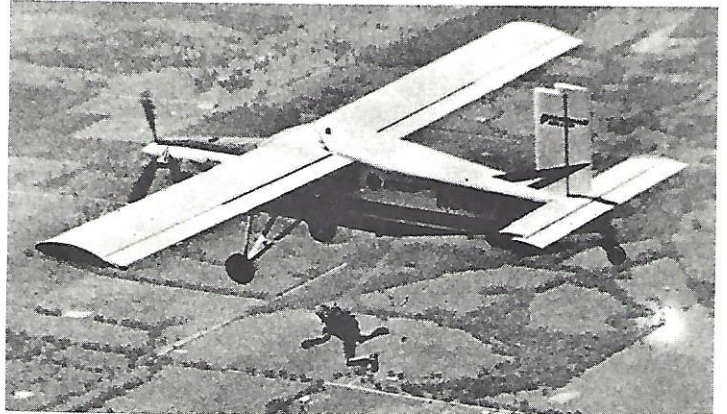
Die Gruppe für Flugzeugerkennung Bern führt ab 13. November 1967 wiederum vordienstliche Flugzeugerkennungskurse durch. Anmeldungen sind bis 25. Oktober zu richten an: Roland Eichenberger, Feldrainstr. 19, Liebefeld unter Angabe von: Name, Vorname, Geburtsdatum, Adresse Angabe derjenigen Wochentage, an welchen ein Kursbesuch nicht in Frage kommt. Kurskosten Fr. 5.-

KURZNACHRICHTEN

England, einst ein Land mit einer mächtigen Flugzeugindustrie, ist durch die französische Absage an das AFGV-Programm für ein Kampfflugzeug variabler Pfeilung in eine Klemme geraten. Grossbritannien erörtert daher mit verschiedenen europäischen Ländern die zukünftigen Beschaffungspläne. In diesem Zusammenhange untersucht die RAF die Möglichkeiten zur Einführung der Saab 37 Viggen in den siebziger Jahren. Erwünscht wäre jedoch eine zweiplätzig Version mit grösserer Reichweite. Schwedischerseits wird jedoch vorgeschlagen, den zweiten Mann durch zusätzliche Elektronik zu ersetzen.

Auch Australien scheint einer Krise in der Beschaffung von Militärflugzeugen entgegen zu gehen. So wurde dem Parlament mitgeteilt, dass der ursprünglich vereinbarte Preis von 125 Millionen Dollar für 24 General Dynamics F-111A sich auf beinahe 240 Millionen Dollar erhöht habe. Weitere Kostensteigerungen seien durchaus möglich.

Drei Heli-Porter, Fairchild Hiller's Handelsname für die Pilatus Porter, dienten als offizielle Springer-Flugzeuge bei den Meisterschaften der amerikanischen Fallschirmspringer in Tahlequah, Oklahoma. Die zwei Pratt & Whitney-Porter und ein Garret-Porter dienten den etwa hundert Teilnehmern zu mehr als 2 000 Absprüngen. Zwischen Start und Landung vergingen durchschnittlich etwa zehn Minuten. Bei früheren Meisterschaften waren fünf Kolbenmotor-Flugzeuge gebraucht worden.



In einer der grössten Rettungsaktionen des Vietnamkrieges wurde kürzlich ein über dem Norden abgeschossener Pilot zurückgeholt, der sich 15 Stunden vor dem Feind versteckt hielt. Vor dem Einsatz eines HH-3E Helikopters dienten 23 (!) Thunderchiefs dazu, das feindliche Feuer niederzuhalten.

Fokker gab die Bestellung von zehn F.27 Mk. 500 durch die Air Inter und von zwei weiteren F.27 Mk. 200 durch Air France bekannt. Das bedeutet den Verkauf von bisher 452 Friendships an 105 Kunden. West Coast bestellte als erste amerikanische Gesellschaft drei F-228 Fellowships.

Cessna hat einen Auftrag zur Produktion von 104 weiteren T-37B Trainern für das U.S. Air Force Air Training Command erhalten. Damit wurden dieses Jahr 206 T-37 bestellt, wovon 166 für die U.S.A.F. und 40 für die brasilianische Luftwaffe. Weitere 96 Flugzeuge des Typs A-37 für COIN-Einsätze sind in Ablieferung begriffen.

Seit dem 15. September führt die Swissair wöchentlich vier Frachtkurse von Zürich nach Stuttgart und zurück. Das Frachtflugzeug - eine von der Balair gecharterte DC-4 mit einer Ladekapazität von über 8 Tonnen - fliegt jeweils am Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag am späten Nachmittag nach Stuttgart und kehrt abends wieder nach Zürich zurück.