



Luftkrieg in Vietnam

Wir haben für unsere Leser nachfolgend Teile aus einem Vortrag von Brigadegeneral Robin Olds USAF, welchen er am 4. Oktober 1968 vor Flugzeug-Sachverständigen hielt, übersetzt. Wir glauben, dass dieser Vortrag für uns von einigem Interesse ist. Wir möchten aber betonen, dass die von Brigadegeneral Olds vertretenen Standpunkte seine eigene Meinung zum Problem Vietnam darstellen. Seine bitteren Bemerkungen zum Nordvietnamesischen Fl BMD (Flieger Beobachtungs- & Meldedienst) sollten einige unserer Florida- und Radarflab-Fanatiker wachrütteln!

- Ich flog, wie Oberst Lay bereits erwähnte, einige Kampfeinsätze im letzten Weltkrieg. Sie waren faszinierend, lehrreich und viele davon unvergesslich. Aber DIESER Krieg ist ganz anders. Er ändert von Kampfstätte zu Kampfstätte. Derjenige Teil, den ich kennengelernt habe, liegt nördlich des 17. Breitengrades! Ich will Ihnen davon erzählen, damit Sie sich ein Bild davon

machen können, was unsere jungen Piloten täglich mit solch grossem Geist, Einsatz und Moral leisten. Ich versichere Ihnen aufrichtig, dass jeder einzelne dieser 57 Einsätze, die ich in die Gegend von Hanoi flog, so schlimm war, wie meine härtesten Flüge im letzten Weltkrieg. Es ist ein sehr verschiedener Krieg. Gott sei Dank haben wir dieses gute Flugmaterial, welches Sie herstellen, und Ihre Unterstützung.

Wenn wir gerade von unserem Flugmaterial sprechen, hier einige Bemerkungen über unsere überaus komplizierten Flugzeuge und die Anwendung alter Taktiken. Sie bauten uns ein Flugzeug (gemeint ist die F-4C), das Mach 2 ohne weiteres überschreitet. Trotzdem muss ich Ihnen sagen, dass wir, von ganz wenig Ausnahmen abgesehen, bei unseren Einsätzen Mach 1 nicht überschreiten. Stattdessen benützen wir die Kraft der Triebwerke für eine möglichst hohe Kampflast und Reichweite. Unsere Schnelligkeit erlaubt uns ein rasches Anfliegen der

Ohne Zusammenhang mit unserem Artikel: Die Boeing 747 Jumbo Jet bei einem Probeflug

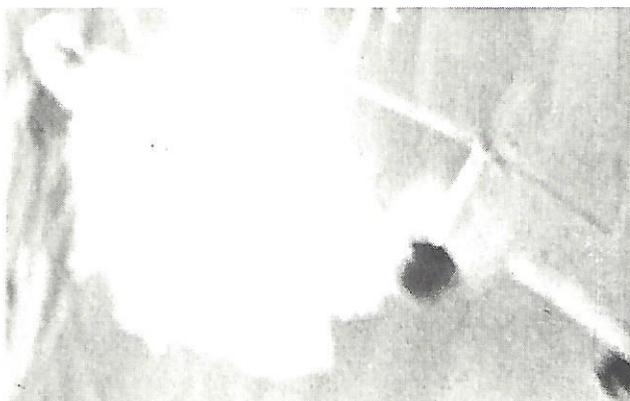
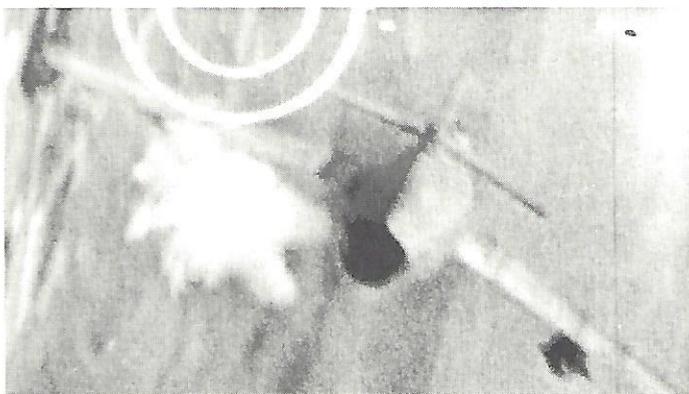
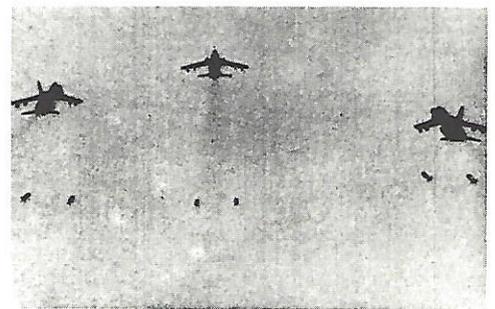


Ziele, und nach dem Bombenabwurf, eine unübertreffliche Manövrierfähigkeit. Wir verwenden zur Zeit elementare und simple Taktik, Formationsflüge, Flug- und Elementintegrität, Funkdisziplin, gegenseitige Unterstützung, schnelle Aktion und Sichtflug. Ich kann mich einiger bitteren Bemerkungen nur mit Mühe enthalten, wenn ich daran denke, wie ich vor zehn bis fünfzehn Jahren als spleeniger Geist der Vergangenheit und Spinner belächelt wurde, wenn ich mir erlaubte, in Fliegerschulen auf die Trainingsnotwendigkeit von Luftkampf, Formationsflug und Bodenzielbekämpfung mit Bordwaffen und herkömmlichen Bomben hinzuweisen. Die damalige Theorie hiess bereits nukleare Vergeltung, und jedermann, auch die Jagdflieger, glaubte daran.

Die Realität sieht wesentlich anders aus. Nehmen wir zum Beispiel einen Einsatz ins Mekong-Delta 1967. F-105 und F-4 Jagdbomber starten von drei verschiedenen Flugplätzen aus und treffen sich über dem Golf von Tonkin mit den KC-135 Tankern. Jede Doppelpatrouille setzt sich hinter ihren Tanker und beginnt ihr schwieriges Manöver in 6000 Meter Höhe. Während dieses ganzen Vorganges wird die Armada von Radar-Experten auf Kurs gehalten. Sekunden nach Beendigung des Tankmanövers formieren sich die Flugzeuge in einer im voraus bestimmten Höhe und Position und in GESCHWADERFORMATION stürzt sich das Ganze Richtung Ziel. Dies ist die Art des Anfluges am Tag, sie hat sich als die beste erwiesen, trotz aller Unkenrufe seit 1958.

Bild rechts: Simultan-Angriff dreier F-105 Thunderchief

Unten: Ausschnitte aus dem Zielfilm vom Abschuss einer Mig-17



Da gab's aber auch noch die "Fachleute", welche Anfangs der 60er Jahre ausposaunten, die Zeit der "Dogfight's" (also der eigentlichen Luftkämpfe) sei vorbei und die feste Kanonenbewaffnung eine Antiquität. Während des längsten Luftkampfes meiner Fliegerlaufbahn im Mai 1967 dachte ich wütend an diese Bemerkungen. Ich tat nicht nur das Undenkbare, ich hätte auch dringend Bordkanonen brauchen können, und dies mehrmals während des Jahres 1967...

Die Piloten beschäftigt ebenfalls ein unangenehmes Problem: Bei jedem ihrer Flüge in den Norden mussten sie mit drei verschiedenen Beschuss-Arten rechnen: mit der Flab, den Lenkwaffen (SAM) und den MIG's. Da praktisch bei allen Einsätzen in der Luft nachgetankt werden muss, kann man nicht unbeschränkt planen, muss auf dies oder jenes Rücksicht nehmen und event. das eine oder andere Gerät auf dem Startplatz zurücklassen. So entwickelten wir mit der Zeit eine Taktik, welche derjenigen des 2. Weltkrieges überraschend ähnlich ist.

Ich las im Sommer 1967 den Artikel eines Herrn des US Kriegsministeriums, in welchem er der Welt versicherte, dass ihn die SAM-Raketen nicht gross kümmern, es seien eine grosse Anzahl verschossen worden - mit sehr wenig Erfolg. Wir hätten ihm sehr gerne mitgeteilt, dass die SAM's und MIG's ihn vielleicht nicht gross beunruhigten, UNS jedoch sehr! Denn trotz aller Elektronik, allen Gegenmassnahmen und den vielen komplizierten Geräten ist es schliesslich doch nur das Können des Piloten, welches ihm erlaubt, inmitten von Flab, Lenkwaffen und MIG's erfolgreiche Einsätze durchzuführen. Selbst wenn man bis zu einem gewissen Grad das gegenwärtige Radar und die SAM-Raketen stören kann, wenn innert zwei Minuten 38 SAM's auf ein eigenes Flugzeug angesetzt werden, kann man sich die Ueberlebenschancen dieses Flugzeuges schnell ausrechnen. Russische Roulette war noch immer das Spiel von Idioten.

Ich, für meinen Teil, habe nicht den Mut im Cockpit zu sitzen und beim Anblick einer schnell grösser werdenden SAM-Rakete zu denken: Ooch - das ist nicht so schlimm, mein elektronisches Gegenmassnahmen-Kästchen unter meinem Flügel wird die Rakete schon ablenken! Nein - meine Herren, ich bin etwas vorsichtiger. Ich mache einen Gegenzug, wir alle taten es. Und es kam überall vor, wo immer wir flogen.

Auch die Mig-17 machen uns Kummer, obwohl Jagdflieger eigentlich Luftkämpfe lieben. Und es ist ein herrliches Gefühl, wenn man einer MIG eine Lenkwaffe nachschicken kann - selbst wenn diese nicht trifft. (!) Man fühlt sich wenigstens von Nutzen. Und nach dem Einsatz kann man dann erzählen, wie aufregend die ganze Situation war. Ich möchte nur sagen, dass die MIG-17 überraschend gut geflogen wurden und teilweise sehr aggressiv waren. Ich bin überzeugt, dass unsere Flugzeuge besser sind. Immerhin, die Kraft, welche uns einen Mach-2 Flug ermöglicht, wird durch die Unterlast von zwei 370 Gallonen Zusatzbehältern, sechs 350 kg Bomben, zwei 250 kg Bomben, vier Sparrow- und zwei Sidewinder-Lenkwaffen und schliesslich noch einem ECM-Behälter absorbiert und somit wird auch eine Mig-17 zu einer ernsthaften Bedrohung. Dazu wurden sie vielfach von ausgezeichneten Piloten geflogen. Irgend jemand fragte mich einmal, wer wohl diese MIG's flog. Ich konnte ihm bloss sagen, dass ich noch nie parallel zu einer MIG zu fliegen kam um nachzusehen, ich weiss es nicht, aber jedenfalls sind es harte Kerle, das ist sicher.

Eine kleine Begebenheit, um Ihnen zu zeigen, wie hart eine Mig-17 werden kann: Ich verfolgte eine und als sie das Zielgerät ausfüllte, schoss ich eine meiner

Luftbetankung: Routine-
manöver in Vietnam



Bombardierte
Eisenbahnbrücke

Sparrow-Raketen ab. Ich hatte noch Zeit, auf den Machmeter zu blicken, wir flogen mit Mach 1,2. Die Mig-17 aber hatte die Sparrow gesehen, sie kurvte trotz hoher Geschwindigkeit um 180 Grad und griff mich frontal an. Innert wenigen Sekunden wurde ich vom Verfolger zum Verfolgten und nur meine schnelle Reaktion rettete mich vor der grosskalibrigen Leuchtspur!

Auch die Mig-21 hat eine gute Presse! Es ist ein sehr ansprechend aussehendes, kleines Flugzeug, welches, wenn gut geflogen, sehr gefährlich werden könnte. Aber ich glaube, unsere Widersacher beherrschen die Maschine nicht sehr virtuos. Trotz all dem Lob und den technischen Vorzügen, welche dieses Flugzeug besitzt ist es meiner Ansicht nach gar kein Problem für einen F-4 Piloten, unter 5000 Meter ü/M mit einer Mig-21 fertig zu werden, er sollte sie jederzeit herunterputzen können. Es ist vielleicht nicht immer leicht und kann zu einer tollen Luftschlacht führen. Oft wäre es von Vorteil gewesen, wenn wir statt der Raketen eine Bordkanone gehabt hätten, es ist so widerwärtig, wenn dem Piloten die Lenkwaffen ausgehen. Wir hätten dann am liebsten den Fanghaken ausgefahren um den Mig's die Cockpit's abzureissen! Doch wie bereits erwähnt, selten bildeten die Mig-21 für unsere Piloten eine richtige Gefahr, wir hatten beinahe mehr Respekt für die 17er!

Flab, ja die Flab. Manche unter uns älteren Piloten können sich an die deutsche Flak um Berlin oder um das Ruhrgebiet erinnern. Ihr habt zugesehen, wie die Fliegenden Festungen mit lächerlichen 280 km/h durch diese Hölle stiessen, unbeirrt ihre Route flogen und eine ewige Länge brauchten, um ihr Ziel zu erreichen. So hatten die deutschen Artilleristen mehr als Zeit genug, um ihr Flabsperrschiessen zu organisieren. Kaum glaubhaft, dass 1944 nicht mehr Bomber abgeschossen wurden. Und jetzt, in Vietnam, brausen wir mit 850 km/h über den roten Fluss, im Tiefstflug, kurz vor dem Ziel steigen wir auf 5500 Meter ü/M und mit den gleichen 850 km/h sticht die ganze Armada, manchmal über 15 F-4 und F-105 gleichzeitig auf's Ziel los. Man braucht kaum zu befürchten, dass ein Zusammenstoss stattfindet, jeder fliegt so schnell er nur kann, in der Hoffnung, dass es ihn nicht trifft. Und der Himmel verdunkelt sich von den unzähligen Explosivgeschossen der Flab, wie in den schlimmsten Tagen über Deutschland. Die Nordvietnamesen haben Unmengen von Flabgeschützen, dazu sind diese ein gutes Stück genauer und wirkungsvoller als die alten Geschütze des letzten Krieges.

Einige interessante Tatsachen haben sich aus diesem neuen Luftkrieg ergeben, es wird allerdings eine Weile dauern, diese Lehren in neue Ausrüstung und Taktik umzuwandeln.

Lehre 1: Die jungen Piloten von heute!. Sie sind besser trainiert und ausgebildet als wir es seinerzeit waren, sie sind gewitzter, sie sind genau so mutig, so patriotisch, so loyal. Dies ist die erste Lektion.

Lehre 2: Um einen gut ausgerüsteten, entschlossenen, fähigen und mutigen Gegner bekämpfen zu können, brauchen wir eine Kombination von ausgezeichnetem Material

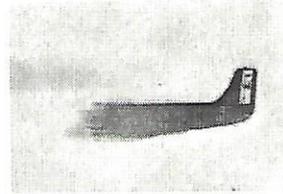
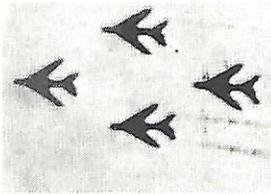
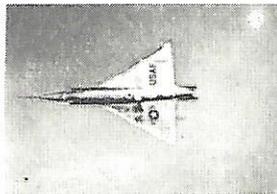
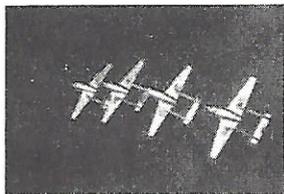
und fähigen Kämpfern mit guter Taktik. Man kommt zurück auf die Grundlehren und - je einfacher, je besser!

Wir haben einen grossen Haufen komplizierte elektronische Instrumente in unseren F-4C und F-105. Mit ganz wenigen Ausnahmen hat man jedoch über dem Ziel keine Zeit, all diese feinen Sachen zu gebrauchen. Einfachheit und Schnelligkeit heisst hier die Devise. Zum Beispiel: Wir flogen Tag und Nacht Kampfeinsätze in den Norden und viele Einsätze über dem Delta waren Nachts. Wie wir einflogen? Sehr einfach: Bei einem bisschen Mondschein und nicht allzuviel Bewölkung. Bei solchen Bedingungen versucht man sich durch die Berge einzuschleichen, im vorderen Cockpit sind sämtliche Lichter gelöscht. Der hintere Mann bedient die Gashebel und beobachtet den Kompass und der Vordere fliegt das Flugzeug und fungiert gleichzeitig als Hindernis-Radar. Ueber dem Delta senkt man die Nase auf 20 m über Grund (!!) und fliegt mit etwa 900 km/h. Das durch den Mond beschienene Land und Wasser ergibt einen guten Horizont, doch bald braucht man denselben nicht mehr, weil die Flab zu schiessen beginnt und dann hat man Horizont so viel man will. Im Zielflug steigt man auf 60 m wirft die Bomben und geht sofort auf 20 m zurück. Sie werden fragen: Was macht ihr Idioten Nachts auf 20 m über Grund? Nun, wir wollten alle überleben. Man konnte einfach nicht in 200 oder 400 Meter Höhe fliegen, da die Nacht heutzutage keinen Schutz mehr bietet, im Gegenteil, das Fliegen ist nachts schwieriger, das Abschliessen nicht.

Wenn eine SAM nachts auf Sie abgeschossen wird, kann man sie am Anfang sehen, gut, aber man kann die Entfernung und den Winkel nicht bestimmen, beides unerlässliche Angaben, wenn man ihr entgehen möchte. Dann, wenn die Boosters ausgebrannt sind, sieht man sie überhaupt nicht mehr und weiss daher nicht mehr, WO sie ist - ein ganz unangenehmes Gefühl. Die SAM's haben mich bei Tag auch unter 100 Meter/Grund gejagt, also erzählen Sie mir bitte nicht, sie könne einem unter einer bestimmten Höhe nicht mehr folgen. Sie kann's und tut's!! Somit bleibt der Tiefstflug bei Nacht die einzige Möglichkeit, einigermaßen ungeschoren das Ziel zu erreichen. Eine nicht sehr brillante und sichere, aber die einzig mögliche Art...!

Ich rief meinen Leuten immer wieder in Erinnerung, dass hier, im Fernen Osten, das Flieger-Beobachtungskorps eigentlich entstanden ist. Hier hat man (während des zweiten Weltkrieges) erstmals Leute ausgebildet und auf die Berghügel geschickt, damit sie Meldung erstatteten, wenn die japanischen Bomber anfliegen. Nun - es funktioniert noch immer, aber umgekehrt. Ich bin sicher, viele dieser Leute sind wieder auf ihrem Posten. Da kann man Radar haben so viel man will, aber diese kleinen Kerle sind wieder auf den Bergspitzen, essen ihren Reis und Bananen, und es ist unmöglich, an Ihnen vorbeizuschleichen. Es gibt keine Möglichkeit - ich weiss es, denn ich versuchte jeden Trick!!

Eines Tages erhielt ich den Auftrag, ein Eisenwerk in Thai Nguyen bei schlechten Wetterverhältnissen zu



Bild

1

2

3

4

5

Lösungen bis 30.6.69 per Postkarte an Peter Huber, Militärstrasse 15, CH-4410 Liestal.

Auflösung Test 5/69: Hunter / F-84F / Sabre-Dog / Sea-hawk / Mig-21

Den Test Nr. 4/69 haben richtig gelöst: Kurt und Peter Amport, Münchenstein; Leo Carena, Riehen; Urs Hersperger, Breitenbach; Werner Lüdin, Bottmingen; Konrad Maurer, Spiez; Thomas Reinmann, Wabern; Hansruedi Schmid, Allschwil; Ralph Sutter, Riehen; Richard Wagner Wiedlisbach und ein "namenloser" Einsender aus Basel.

bombardieren. Ein anstrengender Flug. Wir schlichen uns bei 1,2 km Sicht im Tiefstflug über ein bergiges Gebiet ein, auf unseren Karten stand vermerkt: Vorsicht, Höhenangaben ungenau! Das war normalerweise sehr ermutigend. Bis wir Grundsicht hatten, flogen wir bereits 300 Meter unter der angegebenen Bodenhöhe, alles inmitten von Bergen. Plötzlich eine Krete, hochziehen und gleich wieder runter, dem Tal entlang. Zu dritt waren wir im Anflug ans Ziel, in gewohnter Tiefe etwa 20 Meter über Grund. Schlagartig setzten die Flab und die Raketen etwa 20 km vor dem Ziel ein, etwa auf der Höhe der ersten Fliegerabwehr-Telemeter und Radars. Wir waren wieder einmal im Anflug beobachtet worden, unsere Pläne waren längst vom Feind durchschaut. Die beiden ersten Flabtreffer in meiner Maschine erhielt ich von oben nach unten, wir wurden aus Felskavernen beschossen! Unter solchen Umständen kann wohl kaum die Rede von einem Ueberraschungsangriff sein...

Meine Damen und Herren, ich wollte Ihnen nicht von meinen Leistungen erzählen. Ich versuche bloss, Ihnen ein Bild von den Einsätzen unserer Luftwaffe zu vermitteln. Diesen jungen Piloten und Ihnen, die Sie uns mit so prächtigen Flugzeugen ausrüsten, gehört mein Dank und meine Bewunderung. WG

KURZNACHRICHTEN

Die HS Harrier T.2, der Welt erster einsatzfähiger V/STOL-Trainer, hat am 24. April erfolgreich den Erstflug absolviert. Die ersten der 13 von der RAF bestellten Trainer werden im nächsten Jahr abgeliefert. Die Ablieferung der 77 Einsitzer hat unterdessen begonnen. Unser Bild zeigt die Harrier T.2 beim Start zum Erstflug.

Die North American Rockwell OV-10A Bronco unternimmt gegenwärtig eine grössere Europa-Tournee. Die OV-10A flog via Neufundland und die Azoren nach Spanien und wird von dort aus Italien, Griechenland, die Türkei, Deutschland, Frankreich (Aero-Salon), Belgien und Grossbritannien besuchen.

Folgende grössere V- oder STOL Flugzeuge werden am Aero-Salon von Le Bourget teilnehmen: DHC Buffalo und Twin Otter, die Breguet 941 sowie die Dornier DO-31. Unter den Militärflugzeugen sind die Mirage G, die Harrier, Mirage F 1, die Viggen, die Jaguar und wahrscheinlich die C-5A Galaxie zu sehen. In einer Eurovisionssendung wird ein grosser Teil der Flugvorführungen vom Samstag, dem 7. Juni übertragen.

Die argentinische Gesellschaft TABA hat sich Lieferpositionen für zwei VFW-614 reserviert. Die TABA operiert

bis jetzt u.a. mit Twin Otter. Mit weiteren südamerikanischen Gesellschaften steht VFW zurzeit in Verkaufsverhandlungen.

Die jugoslawische Gesellschaft Inex-Adria hat die erste von zwei bestellten DC-9-30 erhalten. Inex-Adria ist die 21. Fluggesellschaft welche die DC-9 gewählt hat.

Fokker und VFW haben sich in der "Zentralgesellschaft VFW-Fokker mbH" zusammengeschlossen. Sitz der Zentralgesellschaft ist Düsseldorf. Die neue Gruppe beschäftigt eine Gesamtbelegschaft von rund 20 000 Mitarbeitern. Die Gesellschaftsform wurde gewählt, da die von beiden Partnern angestrebte völlige Fusion zur Zeit mangels eines einheitlichen europäischen Gesellschaftsrechts noch nicht realisierbar ist. Die Betriebe der bisher selbständigen Unternehmen werden als 100 prozentige Tochtergesellschaften der Zentralgesellschaft geführt und heissen jetzt "Fokker-VFW N.V." (Amsterdam) und "Vereinigte Flugtechnische Werke - Fokker GmbH" (Bremen).

Seltene Flugzeuge



Die S.A.I. KZ-VIII (Scandinavian Aircraft Industry) ist ein einsitziges voll kunstflugtaugliches Flugzeug. Am 12. November 1949 erfolgte der Erstflug. Von den zwei im Bau befindlichen Flugzeugen wurde nur eine Maschine fertig und diese fliegt nun unter der Immatrikulation HB-EPB in der Schweiz. Ausgerüstet ist die KZ-VIII mit einem De Havilland Gipsy Major 10-Reihenmotor mit einer Leistung von 145 PS. Die vollständig aus Holz konstruierte Maschine kann während Kunstflugprogrammen mit bis zu 12 G belastet werden.

Höchstgeschwindigkeit 274 km/h. Spannweite 7,18 m

Länge 5,84 m, Höhe 1,80 m.

G.E.B.