

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 124 (1958)

**Heft:** 4

**Rubrik:** Flugwaffen-Chronik

#### 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:** 13.12.2025

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

# Flugwaffen-Chronik

## Die französische Luftwaffe 1958 bis 1960

Die französische Luftwaffe verfügt für 1958 über Kredite von 3,4 Milliarden sFr., aus denen die Luftwaffe und die nationale Flugzeugindustrie zu unterhalten und als schwere Bürde auch der Krieg in Algerien zu bestreiten sind. Als Folge der allgemeinen Kürzung der Wehrausgaben wird die Luftwaffe ihren Personalbestand von 152 000 auf 126 000 Mann, das heißt um 17 %, reduzieren müssen. Auch die Erneuerung des Flugzeugparks wird langsamer vor sich gehen als bislang geplant war. Immerhin hat Frankreich die «Vampire» schon vor mehreren Jahren aus den Frontstaffeln zurückgezogen. Trotz den Kreditrestriktionen wird die «Armée de l'Air» jedoch 1960 über Offensiv- und Defensiv-Luftstreitkräfte von internationaler Klasse verfügen. Die Offensivverbände werden mit dem leichten Überschallbomber «Mirage IV» und mit ballistischen Lenkwaffen ausgerüstet sein. Voraussetzung für die Schlagkraft dieses Luftwaffenteiles ist jedoch die Beigabe von Atomwaffen. Bekanntlich rechnet Frankreich damit, bis 1960 selbstgebaute Atommittel präsentieren zu können. Die genannte Voraussetzung ist wohl so zu verstehen, daß das Transportvolumen der Bombardierungsflugzeuge und der Lenkwaffen für den Einsatz konventioneller Sprengstoffwaffen viel zu gering wäre, um Zerstörungen von Bedeutung anzurichten. Vorerst sollen die Angriffs- und Verteidigungsaufgaben von einem einzigen Flugzeugtyp, dem «Mirage IIIA» (Bild siehe ASMZ Nr. 3/58, S. 221) bestritten werden. Dieses Flugzeug wurde unter den modernen Eigenentwicklungen besonders wegen seiner vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten gewählt. Es eignet sich und kann triebwerk- und waffenseitig ausgerüstet werden für:

- Interzeption in großen und mittleren Höhen (10 000–20 000 m ü. M.)
- taktischen Raumschutz (unter 10 000 m ü. M.)
- taktische Feuerunterstützung der Erdtruppen
- Fernbombardierung in großer Höhe
- Aufklärung.

Der «Mirage III» stellt eine ausgesprochen originelle Konzeption dar. Er ist ein Leichtflugzeug von 7 t Abfluggewicht, wovon 800 kg Waffenzuladung. Der Antrieb erfolgt primär mit einem Düsentriebwerk ATAR 9 von 4250 kg beziehungsweise mit Nachbrenner 6000 kg Schub. Für die Interzeption kommt dazu noch ein französisches Raketentriebwerk SEPR 660 von 1500 kg Schub. Damit ergeben sich Gewicht/Schubverhältnisse, die tatsächlich zur Weltbestklasse zählen. Für den Flug ohne Raketentriebwerk beträgt die Schubbelastung 1,15 kg/kg Schub.

Unter den amerikanischen Jägern weist nur der F 104 eine ebenso niedrige Leistungsbelastung auf, während zum Beispiel der F 100 «Super Sabre» noch mit 1,75 kg/kg Schub belastet ist. Für taktisch entscheidende Zeitspannen, wie Verfolgung des Gegners, Steigflug nach dem Start, wird der Raketemotor mit in Betrieb genommen. Das Flugzeug erreicht damit die sensationelle Schubbelastung von 0,93 kg/kg Schub, das heißt der Schub ist ab Start größer als das Gewicht des Flugzeugs. Die Höchstgeschwindigkeit wird über Mach 2 liegen. Für den taktischen Einsatz kann an Stelle des Raketentriebwerks ein zusätzlicher Treibstofftank, der den Flugpetrolvorrat um zirka 50 % vergrößert, eingebaut werden. Das Flugzeug weist Niederdruckpneus von 6 atü auf und läßt sich damit ab Graspisten verwenden.

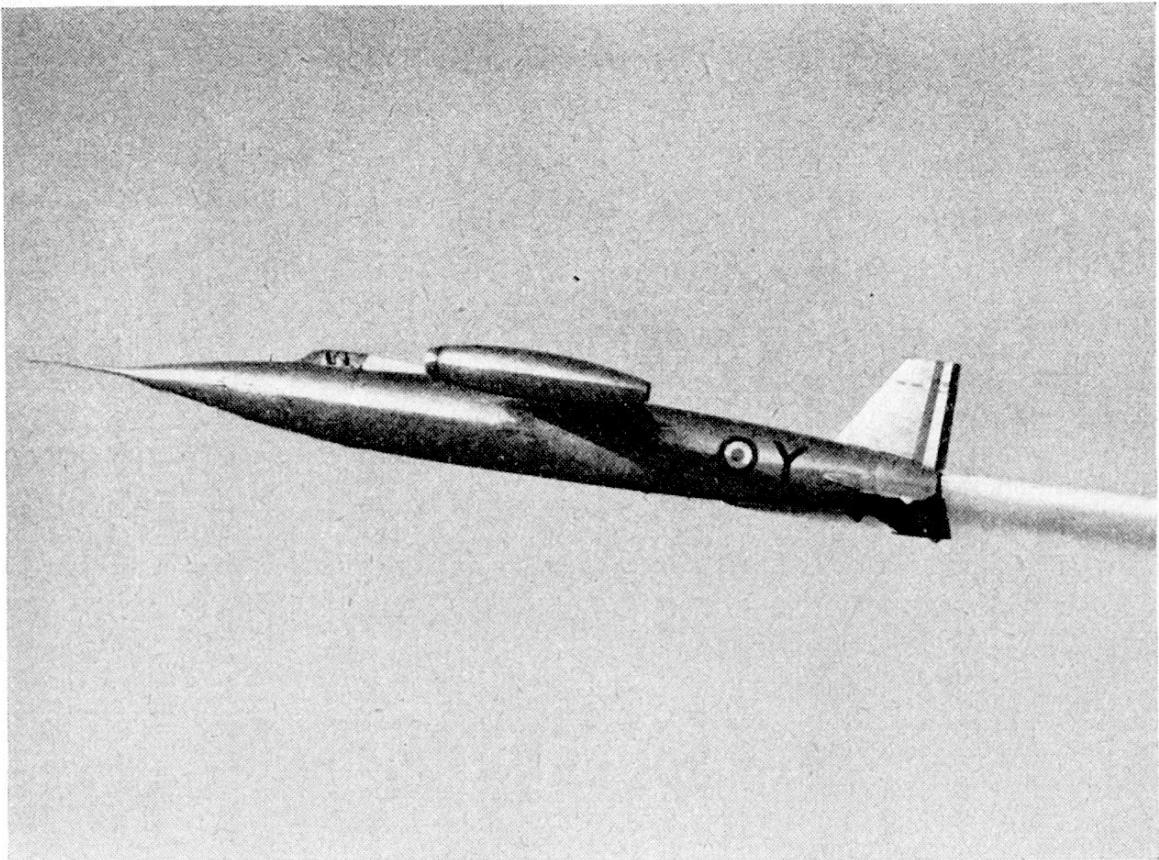
Um die Interzeptionsverbände einem allfälligen Atomschlag gegen die Flugplätze zu entziehen, arbeitet man gegenwärtig an einem Mirage-Katapult. Die Flugzeuge könnten mit diesem Gerät, losgelöst von Flugplätzen, in frontnahen Räumen weiträumig dezentralisiert und getarnt «abschußbereit» gehalten werden.

Dieses Dispositiv kommt der Ausgangslage, wie sie sich mit Boden-Luft-Lenkwaffen ergibt, sehr nahe. Boden-Luft-Lenkwaffen französischer Konstruktion werden übrigens die Luftverteidigung ergänzen. Der Staatssekretär für die Luftwaffe hat hiezu erklärt, daß es sich in den nächsten Jahren darum handle, ein zweckmäßiges Gleichgewicht zwischen bemannten und unbemannten Mitteln zu suchen.

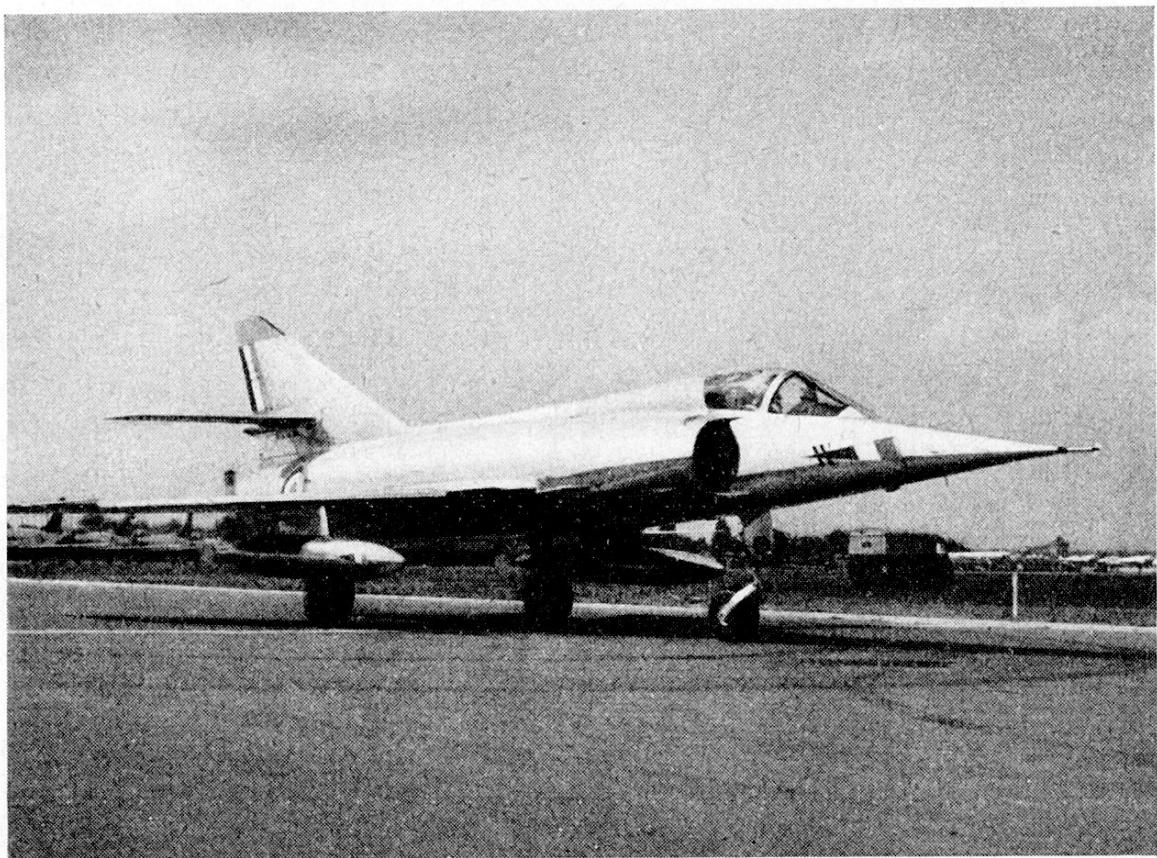
Als Folge der Budgetkürzung hat die nationale Flugzeugindustrie eine Reihe von Auftragskürzungen und Ablieferungsverlängerungen in Kauf zu nehmen. Bemerkenswert ist, daß die Kredite für Entwicklungen nicht reduziert worden sind. Frankreich will um jeden Preis unter den Produzenten von Weltrekordmaterial bleiben. Es ist für die Verantwortlichen eine Selbstverständlichkeit, daß die Luftwaffe, wie immer man damit zu fechten plant, nur mit Material, das einem Gegner ebenbürtige Leistungen entgegenstellt, ernstgenommen wird! Diese Weltgeltung ist überdies im Hinblick auf den für die Industrie so wichtigen Export nötig. Die Flugzeug-Industrie beschäftigt gegen 80 000 Personen und erzielte in den letzten Jahren folgende beachtliche Exportsteigerungen: 1955 75 Millionen sFr., 1956 140 Millionen Schweizerfranken, 1957 voraussichtlich 210 Millionen sFr. und Abschlüsse für zirka 420–470 Millionen sFr.

Um größere Serien und damit wirtschaftlicher produzieren zu können, strebt Frankreich eine europäische Zusammenarbeit an. Ein erster Schritt ist kürzlich mit der Schaffung eines gemeinsamen Studienbüros der Firmen Fiat, Sud Aviation und Messerschmitt verwirklicht worden.

(Nach «Forces Aériennes Françaises» Nr. 127, 134 und «Flugwelt» 11/57). Wr.



Der französische «Trident», dessen neuestes Modell anfangs April in 2 Minuten 36 Sekunden eine Höhe von 15 000 Metern erreichte.



Der französische «Etaurus», der mit andern französischen, italienischen und englischen Modellen als NATO-Erdkampfflugzeug in Prüfung steht.

## **Ein Wettbewerb der NATO zur Erlangung eines taktischen Jägers**

Im September des letzten Jahres wurde unter der Ägide der NATO in Brétigny damit begonnen, verschiedene leichte taktische Flugzeuge einander gegenüberzustellen, nämlich aus Italien den «Fiat G 91», aus Frankreich den «Breguet 1001 Taon», den «Dassault Etandard VI» und den «Sud-Est-Baroudeur». Das Prüfungsprogramm umfaßte eine Serie technischer Flüge und Testflüge, ausgeführt durch sechs Militärpiloten: drei Amerikaner (davon einer von der Marine-Luftwaffe), ein Engländer, ein Italiener und ein Franzose. Finanzielle Restriktionen werden nicht gestatten, die ganze Skala taktischer Flugzeuge, das heißt einen Interzepter, einen Jäger mit großer Anpassungsfähigkeit und erst noch ein Erdkampfflugzeug zu bauen. Die Lösung des armen Mannes besteht in der Anschaffung eines möglichst wenig spezialisierten Flugzeuges. Wenn nicht beträchtliche Bestellungen aus dem Ausland eingehen, wird von den erprobten Typen keiner die Chance haben, bis zum Serienbau weiterentwickelt und auch in der französischen Armee eingeführt zu werden.

Wg.

---

## **Was wir dazu sagen**

---

### **Aussprachen mit der Einheit**

Von Hptm. C. Aversano

Mit der Übernahme eines Einheitskommandos verbindet sich die selbständige Verantwortung für das Wohl und die Schlagkraft einer Einheit. Bedeutungsvoller als aller äußere Erfolg ist die *innere Zuverlässigkeit* der Truppe, die sich auch in Krisenlagen zu bewähren hat. Das Dienstreglement spricht vom Einheitskommandanten bewußt vom militärischen *Erzieher*, dessen Einfluß die Einheit zu einer geschlossenen Truppe zu formen hat und bestimmd auf die soldatische Haltung, Disziplin und den Korpsgeist wirke. Dieser in allen Belangen *ausschlaggebende Einfluß* des Einheitskommandanten erfordert konstante Betreuung des Unteroffizierskorps und der Mannschaft.

Der Dienstbetrieb bietet zahlreiche besondere Möglichkeiten hiefür, dieses geforderte Ziel zu erreichen. Einige davon seien wahllos herausgegriffen: absolute Leistungsforderung, Übungsbesprechung, Kaderschulung, Vorbild des Vorgesetzten, Inspektion, Alarm, Wachtdienst, Hauptverlesen, außerdienstliche Tätigkeit. Doch handelt es sich hier durchaus um einseitige Kontaktaufnahme, indem der militärische Vorgesetzte Instruierender, der Untergebene Instruierter ist. Wohl ergeben sich zwischen dem Einheitskommandanten und dem Angehörigen seiner Einheit Besprechungen auf Marschhalten, im Krankenzimmer, bei Gesuchsbehandlungen und sonstigen Gelegenheiten, die jedoch mehrheitlich individuellen Charakter tragen.