Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 126 (1960)

Heft: 6

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: 04.12.2025

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

Gehörschädigungen führen würden. Von dieser Seite darf sehr bald mit einer wesentlichen Verbesserung des Gehörschutzes des kämpfenden Soldaten gerechnet werden. ma.

Flugwaffen-Chronik

TAC – eine weltumspannende taktische Flugwaffe

In der Januar-Nummer der Forces Aériennes Françaises äußert sich Commandant L. Perret über das «Tactical Air Command» (TAC)

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das TAC abgebaut, der Stab zu einer Studiengruppe reduziert. Seit dem 1. August 1950 wurde aber das TAC reorganisiert und entwickelte sich zu einem der großen Kommandos der USAF. Es steht heute unter dem Kommando von General Frank F. Everest, vorheriger Kommandant der USAFE. Die Aufgaben des TAC sind heute sehr vielfältig, sowohl für den Fall eines allgemeinen Krieges, als auch in einem lokalen Konflikt.

Im Falle einer globalen Auseinandersetzung wäre das TAC eine wertvolle Ergänzung des SAC, indem es die nähergelegenen Objekte des Gegners bekämpfen würde. Das TAC stellt eine Macht dar, deren Ausschaltung dank den zahlreichen ihm zur Verfügung stehenden Basen für einen Gegner äußerst schwierig wäre.

Seine taktischen Verbände bilden auch den größten Teil des Beitrages im Sektor «Luft», den die USA an die NATO stellt, entsprechend den abgeschlossenen Verträgen. Gleichzeitig bietet es die Möglichkeit, im Falle eines allgemeinen Konfliktes in die überseeischen Kämpfe einzugreifen.

Im Falle eines lokalen Konfliktes muß das TAC sofort handeln können, um jeden Fortschritt des Gegners einzudämmen. «Eine kleine Macht, die sofort eingesetzt wird, kann wirksamer sein als eine bedeutende Macht, die zu spät in den Einsatz gebracht wird, um dort, wo sich Spannungen zeigen, die Lage zu stabilisieren», erklärte General Eckert (4. Sept. 1959, Jahresversammlung der Air Force Association).

So wird vom TAC gefordert, daß es jederzeit an jedem Ort für die verschiedensten Missionen eingesetzt werden kann, sei es zur direkten oder indirekten Unterstützung der Erdtruppen, zu Schutz- und Deckungsaktionen, Aufklärung oder Transport. Entsprechend diesen Forderungen hat der Stab des TAC folgende Aufgaben:

– Festlegung der Einsatzdoktrin für die dem TAC unterstellten Verbände

- personelle Verwaltung
- Unterhalt des Materials
- Gewährleistung der Ablösung der überseeisch stationierten Einheiten
- Vorbereitung einer eventuellen zahlenmäßigen Verstärkung
- Vorbereitung und Leitung der eventuell notwendig werdenden Operationen, irgendwo auf der Erde, in einem allgemeinen oder lokalen Konflikt.

Dem Stabe des TAC, der sich in Langley AFB, Virginia, befindet, sind 3 Air Forces unterstellt. Die IX. und XII. AF sind klassische Kommandos, denen Einheiten angehören, die im Osten respektive im Westen der USA stationiert sind. Die XIX. AF unterscheidet sich deutlich von ihnen: Sie ist gleichzeitig die schwächste und doch bedeutendste von ihnen; die schwächste entsprechend den ihr unterstellten Mitteln in Nicht-Operations-Zeiten, die wichtigste durch die ihr anvertraute Aufgabe. Sie hat die oben erwähnten, außerhalb der USA durchzuführenden Missionen zu erfüllen.

Die XIX. AF wurde 1955 geschaffen. Ihr Kommandant ist General-Major H. Vicellio. Der Stab befindet sich in Forster Texas und ist eine reine Planungsstelle, der ca. 100 Personen angehören, welche die Einsätze der «Composite Air Strike Forces» (CASF) vorbereiten. Die CASF sind Luftstreitkräfte, die in ihrer Zusammensetzung sehr variabel sein können entsprechend den ihnen übertragenen Aufgaben. Es handelt sich um Verbände aus Einheiten der IX. und XII. AF, denen auch Einheiten anderer Kommandos angehören können, zum Beispiel des Air Defense Command (ADC). Die so gebildeten CASF können dort, wo es sich um die Verstärkung eines schon bestehenden taktischen Kommandos handelt (z. B. in Europa, USAFE), diesem unterstellt werden. Bei Einsätzen in neuen Gebieten kann die XIX. AF die notwendigen Kommando-Organisationen vorsehen, indem es seine eigenen Mittel einsetzt, oder sich auf die Mittel der IX. und XII. AF stützt.

Die Planungsarbeit des Stabes umfaßt:
- Genaues Studium jedes möglichen Einsatzgebietes (Geographie, Infrastruktur usw.)
- Studium der dort möglichen Bedrohungen und deren Entwicklungen
- Studium der dort einzusetzenden CASF (Kdo. Stellen, Umfang und Zusammensetzung nach Anzahl der Bomber, Jäger, Aufklärer und Transporter), der Organisation, der Logistik, des Transportes der Einheiten.

Da die Wirksamkeit der CASF entscheidend davon abhängt, wie rasch sie zum Einsatz kommen, legte das TAC in den letzten Jahren großes Gewicht auf die Entwicklung der Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit. Das bedingt für das gesamte Personal eine bis ins kleinste gehende kollektive und individuelle Vorbereitung.

Die modernsten technischen Möglichkeiten für rasche Verschiebungen an den Einsatzort werden ausgenützt (Flugzeug-Geschwindigkeiten, Luftbetankung). Daneben muß aber auch das Problem der Einsatzbereitschaft der Piloten studiert werden, denn diese müssen fähig sein, in ihren einsitzigen Flugzeugen Flüge auszuführen, die oft länger als 10 Stunden dauern, sogar länger als 16 Stunden dauern können. In weniger als einem Tag kann jeder beliebige Pilot für seinen Auftrag bereit sein. Dazu wird folgende Methode angewandt: Zuerst stehen 3 bis 4 Stunden zur Verfügung um das Reisegepäck bereitzustellen und sich von der Familie zu verabschieden. Dann besammeln sich die Piloten im Spital, wo ein Whisky, dann eine Mahlzeit serviert werden. Darauf schlafen die Piloten, unter der Einwirkung von verabreichten Schlaftabletten, während 8 Stunden. Anschließend wird erneut eine Mahlzeit serviert, dann werden wieder Tabletten verabreicht, die so dosiert sind, daß der Mann während der Dauer des ganzen Fluges in ausgezeichneter physischer Form bleibt. Das Personal ist auch trainiert, im Zelt zu leben, unter Bedingungen, wie sie an ihrem Einsatzort möglich sind.

Daneben ist auch das benötigte Material für den Transport durch speziell bezeichnete Einheiten vorbereitet, Ladepläne sind erstellt und das Material ist entsprechend gelagert.

Das Luftbetankungssystem ist sehr anpassungsfähig. Die Flugzeuge des TAC können von Lufttankern des SAC («boom refueling system») oder von den KB50 («probe and drogue») während des Fluges Treibstoff übernehmen. Daneben wird auch mit Erfolg die Luftbetankung Jäger-Jäger, Flugzeuge des gleichen Typs, verwirklicht.

Seit der Schaffung des TAC (1950) hat es sich ständig entwickelt, durch zahlenmäßige Erhöhung der ihm unterstellten Einheiten und durch die qualitative Verbesserung des eingesetzten Materials. Die IX. und XII. AF umfassen zirka 50 Wings (unter Berücksichtigung der schweren Transport-Flugzeuge des MATS): 28 Jäger-W., 4 Aufklärer-W., 4 Luftbetankungs-W., 12 Wings schwere Transporter, 1 Wing-Flugkörper (als Vergleich dazu: die V. AF in Korea, ausschließlich taktisch eingesetzt, umfaßte 10 Wings: 7 Jäger-W., 2 Bomber-W., 1 Wing Aufklärer). Dieses Total von rund 50 Wings ist allerdings kleiner als dasjenige der amerikanischen taktischen Verbände des Zweiten Weltkrieges, wo die «alte» IX. AF allein 45 Groups umfaßte. Indessen darf nicht vergessen werden, daß die Leistungsfähigkeit des einzelnen Flugzeuges seit damals unaufhörlich gestiegen ist; zum Beispiel konnten die P38, P47, P51 je rund 1 Tonne Außenlasten transportieren (TNT), die F100, F101, F105 dagegen können neben den konventionellen auch nukleare Waffen einsetzen, deren Wirkung bedeutend größer

ist: Eine Staffel des TAC könnte in einem Einsatz mehr Schaden verursachen, als die gesamten alliierten Luftstreitkräfte im Zweiten Weltkrieg.

Die Ausrüstung mit Lufttankern bildet einen relativ schwachen Punkt im TAC. Obwohl beim viermotorigen KB50 zwei zusätzliche Triebwerke angebaut wurden, um größere Geschwindigkeiten und Einsatzhöhen zu erreichen, befriedigt dieses Flugzeug mit seinen Leistungen gar nicht mehr. Der KC135 steht erst im Stadium der Truppenversuche. Von ihm wird nicht nur eine Verbesserung des momentanen Betankungssystems erwartet, er soll sogar eine neue Technik der Luftbetankung möglich machen: Der KC135 soll über die ganze Strecke mit dem Verband fliegen, wobei die Jäger der Reihe nach in 2er-Gruppen zur Betankung kämen. Damit wäre natürlich wieder sehr viel Beweglichkeit gewonnen. Diese Beweglichkeit wird noch erhöht durch die handlicher konstruierten Nuklear-Bomben, die die Lagerung, den Transport und den Einsatz vereinfachen.

Daß das TAC in der Lage sein muß, einen nuklearen oder auch nichtnuklearen Krieg zu führen, kommt in der Bewaffnung deutlich zum Ausdruck. Die Ausrüstung des TAC mit Flugzeugen bestand schon einige Zeit zum größten Teil aus F100 (Super Sabre). Als neue Typen wurden eingegeführt der F104 C Starfighter (Okt, 58) und der F105 D Thunderchief (Frühjahr 59). Der F105 D ist als «Mädchen-für-alles» eigesetzt, und es ist vorgesehen, daß er die F100 ersetzen soll; er ist mit Navigationsradar und automatischem Bombardierungssystem ausgerüstet, hat einen sehr großen Aktionsradius und kann eine Nuklear-Bombe in seinem Rumpfschacht mitnehmen.

Von diesen Flugzeugen werden die Sidewinder Luft-Luftrakete (F104C) und die Bullpup Luft-Boden-Rakete, mit 120 kg TNT oder Nuklear-Sprengkopf, durch alle taktischen Jäger (Jabos) des TAC eingesetzt.

Auch die durch das TAC eingesetzten MACE-Lenkwaffen können mit Nuklear-Ladung versehen werden.

In der Entwicklung des Flugmaterials rechnet man damit, daß noch während mindestens zehn Jahren neben den Boden-Boden-Lenkwaffen die bemannten Flugzeuge verwendet werden, da sie für gewisse taktische Aufgaben bedeutend geeigneter seien. So ist das TAC an der Entwicklung von STOL und VTOL-Flugzeugen interessiert, da durch die Unabhängigkeit von langen Hartbelagpisten die Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit der TAC-Verbände erneut erhöht werden könnte.

Über die beim TAC eingesetzten Flugzeuge geben die folgenden Tabellen Auskunft:

I. Trainings- und Jagd-Flugzeuge (Jabos)					
Bezeichnung	Triebw./Schub kg	Gewicht	V max.	V Reise	Einsatzh. ü. M.
F 84 F Thunderstreak	J 65 3400	11,8 t	1310 km/h	900 km/h	13 700 m
F 86 Sabre	J 47 2540 (3470)	6,3 t	1103 km/h	780 km/h	13 700 m
F 100 Super-Sabre	J 57 5307 (7258)	13,3 t	M. 1,25	M. 0,85	15 000 m
F 101 Voodoo	J 57 2 × 5307 (2 × 6577)	18 t	M. 1,85	M. 1,4	15 800 m
F 104 Starfighter	J 79 4 × 5500 (7500)	6,8 t	M. 2,2		18 000 m
F 105 Thunderchief	J 75 6800 (10 500)	19 t	M. 2,2	M. 1,67	16 500 m
II. Aufklärer					
RF 101 Voodoo	J 57 2 × 4500 (2 × 6300)	18 t	M. 1,85	M. 1,4	15 800 m
RB 66 Destroyer	J 71 2 × 4400	31,7 t	1100 km/h	965 km/h	12 000 m
III. Lufttanker					
Bezeichnung	Triebwerke	Gewicht	Nutzlast	V Reise	Reichweite
KB 50J Superfortress	4 × 3500 PS 2 × J 45 2700 kg	78 t	40 t	480 km/h	9600 km
KC 135 Stratotanker	4 × J 57 5000 kg	86 t	46 t	930 km/h	6400 km
IV. Truppentransporter					
C 123 Provider	2 × 2500 PS	26 t	12,3 t	330 km/h	8800 km
C 130 Hercules	4 × 3750 PS	56 t	20 t	600 km/h	10 700 km
V. Unbemannte Bomber					
Bezeichnung	Antrieb	Lenkung	V	Einsatzhöhe	Reichweite
TM 76 A Mace TM 76 B	J 33 2360 kg + Booster 44,5 t	ATRAN / Trägheit	970 km/h	3000 m / 13 000 m	900 km

Das TAC übernimmt die Schulung und das Training seiner Piloten. Dazu stehen ihm drei Basen des Air Training Command (ATC) zur Verfügung.

Die Einsatzbereitschaft der CASF wird periodisch durch Übungen unter möglichst wirklichkeitsgetreuen Bedingungen überprüft, wobei die Meinung vertreten wird, daß die bevorzugte Kampfmethode der Kommunisten

der «begrenzte Krieg» sei (General Weyland). 1958 demonstrierte das TAC zweimal seine Einsatzmöglichkeiten, anläßlich der Krise im Libanon (Juli) und auf Formosa (August-November).

Im Libanon umfaßte die entsandte CASF zwei Staffeln F100, eine Staffel B57, eine Staffel Aufklärer, drei Staffeln Truppentransporter und einen reduzierten Stab. Total waren das rund 100 Flugzeuge, zirka 1500 Mann und mehr als 750 Tonnen Material. 17 Stunden nach dem Alarm landete der erste F100 in Adena (Türkei), die beiden Staffeln waren in weniger als 22 Stunden dort, die gesamte CASF war in weniger als 48 Stunden in Europa, der Stab war nach 40 Stunden operationsbereit. Auf dem Überflug von den USA nach der Türkei wurden die F100 dreimal im Flug betankt, wobei die Überflughöhe rund 12 000 (–10 000) Meter über Meer betrug, die Betankungen auf zirka 6000 Meter über Meer durchgeführt wurden. Reine Flugzeit: 11 Stunden.

Schon sechs Wochen später wurde eine neue CASF in die entgegengesetzte Richtung geschickt: zwei Staffeln F100, eine Staffel B57, eine Staffel F101, eine kleine Gruppe RF-101, eine Staffel C130, dazu eine Staffel F104 des ADC, deren Transporte durch C124 des MATS ausgeführt wurden. Der Überflug von den USA nach Formosa war noch schwieriger als nach der Türkei, da die Strecke größer war (11 000 km) und weniger Ausweichflugplätze zur Verfügung standen. Mit Luftbetankungen und Zwischenlandungen wurde die Verlegung in der vorgesehenen Zeit und ohne jeden Zwischenfall durchgeführt.

Das TAC wird als wichtiges Element für die Sicherheit der USA bewertet. Durch seine Anpassungsfähigkeit, seine Beweglichkeit und seine Einsatzbereitschaft ist es zur Erfüllung verschiedenster Aufgaben an jedem Ort der Erde geeignet, ganz speziell aber für den Einsatz in lokalen Konflikten. «Das, was das SAC für unsere Erde ist, das ist das TAC für die USA».

HB

«Tout ce qui touche à la montagne est un bienfait pour la nature humaine. Ceux qui pratiquent l'alpinisme se reconnaissent bien vite; ils émergent de la masse par leur santé morale, leur volonté, leur courage, leur pondération, leur vraie modestie; ils sont équilibrés mentalement et physiquement. Ils ont retrouvé ce que notre civilisation, par son acheminement vers un confort trop grand, une technique trop poussée, un idéal faussé, a fait perdre à l'être humaine du XXe siècle. Il n'st pas nécessaire d'être un varapeur audacieux, un vainqueur de ‚4000', pour obtenir les bienfaits de la montagne; elle les dispense à toutes ses altitudes suivant le goût et les possibilités physiques de chacun.

Aujourd'hui, la cause de la montagne n'a plus à être défendue; elle doit être portée à la connaissance du plus grand nombre possible d'individus, de citadins surtout.»

Général Henri Guisan