Jagd am Himmel

Autor(en): **Brunner, Dominique**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **40 (1967)**

Heft 5

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-560884

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 Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Jagd am Himmel

«Der britische Flieger brachte, sobald er seinen Gegner entdeckte, die eigene Maschine meistens in eine Position parallel zu der deutschen, damit der Beobachter die Chance bekam, sein Gewehr zu benutzen. Der Beobachter musste dann seinen Oberkörper bei 95 bis 110 km/h im Propellerstrahl zu festem Stand zwingen, um das Gewehr zum Feuern schwenken und zielen zu können. Inzwischen zog der Flugzeugführer seine Pistole und feuerte, eine Hand am Steuerknüppel, auch ein paar gezielte Schüsse».

So begann der Jagdkrieg zu Anfang des Ersten Weltkrieges. Kaum jemand hatte vorausgesehen, dass das ein- oder zweisitzige Flugzeug binnen kurzem zum Kampfmittel würde, das sich nicht nur mit den gegnerischen Flugzeugen in der Luft mass, sondern immer häufiger auch in die Erdkämpfe eingriff. Das zunächst lediglich mit bescheidenen Aufklärungs- und Beobachtungsaufgaben betraute Flugzeug wandelte sich so zur immer feuerkräftigeren, mit immer leistungsstärkeren Motoren ausgestatteten, dementsprechend schneller und höher fliegenden Waffe, die bereits 1917 das für damalige Begriffe weitentfernte London bombardierte und dabei etwelchen Schaden anrichtete.

Ende des Ersten Weltkrieges konnte die Flugwaffe grundsätzlich alle Aufgaben übernehmen, die sie in der Folge, im Zweiten Weltkrieg und seither, in so eindrücklicher und furchtbarer Weise bewältigt hat. Was änderte, war die Leistungsfähigkeit der Maschinen — allerdings nicht sofort nach 1918, taugten doch die noch 1930 das Gros der Luftstreitkräfte der Grossmächte bildenden Flugzeuge kaum mehr als die besten Apparate von 1918. Wesentliche Fortschritte wurden am Vorabend des Zweiten Weltkrieges vorab im Zusammenhang mit dem spanischen Bürgerkrieg erzielt.

Wie der Erste, so verlieh auch der Zweite Weltkrieg der Flugwaffe mächtig Auftrieb. Die taktischen Möglichkeiten, die 20 Jahre zuvor in den Umrissen sichtbar geworden waren, konnten nunmehr dank den mittlerweile in den verschiedensten Bereichen der Technik gemachten Fortschritten voll ausgenützt werden. Die Flugwaffe konnte tief ins gegnerische Heimatgebiet eindringen, Siedlungen und Industriepotential mit verheerendem Feuer belegen, vor allem aber konnte sie einen bestimmenden Einfluss auf das Gefechtsgeschehen ausüben, sei es durch direkte, sei es durch indirekte Unterstützung der Bodentruppen. Das spezifische Verhältnis zwischen taktischer und strategischer Beweglichkeit, zwischen Offensiv- und Defensivkraft, das 1914 die Erstarrung der Fronten bedingt hatte, wurde durch das Zweigespann Flugzeug-Panzer von Grund auf verändert, so dass eine neue Aera des Bewegungskrieges anbrach. War, um mit dem französischen Wehrtheoretiker General A. Beaufre zu sprechen, das militärische Geschehen im Ersten Weltkrieg durch das Zusammenfallen von Operation und Schlacht gekennzeichnet gewesen, so leitete in den Tagen des Europa erschütternden Blitzkrieges die Schlacht die Operationen ein. Während der Panzerwagen — Luftüberlegenheit vorausgesetzt — die taktische Beweglichkeit, also auf dem Schlachtfeld selbst, wiederherstellte, ermöglichten es überlegene Luftstreitmittel, die gegnerischen Reserven zu lähmen und grössere Truppenverschiebungen entscheidend zu beeinträchtigen. Für den in der Luft unterlegenen war die strategische Beweglichkeit verspielt, die im Ersten Weltkrieg immer wieder gegnerische Einbrüche einzudämmen erlaubt hatte.

Mit dem Einsatz zweier Atombomben über Japan hebt eine neue Phase in der Entwicklung der Luftstreitkräfte an. Geschwindigkeit und Aktionsradius der Flugzeuge erfuhren entscheidende Verbesserungen. Die Bedeutung der Flugwaffe wurde indessen in erster Linie durch die Atomwaffe gesteigert, die sie für einige Zeit zum entscheidenden Zweig der Streitkräfte aufrücken liess. Zur Zeit des Atommonopols der USA und besonders nach dem Aufkommen thermonuklearer Waffen, als die Strategie der massiven Vergeltung zur Doktrin erhoben wurde, gründete nicht nur die Sicherheit der Vereinigten Staaten, sondern auch die der übrigen freien Welt auf der Schlagkraft des Strategic Air Command. Zwar ging die unbestrittene Prädominanz der weitreichenden Flugzeuge mit der Bereitstellung zuverlässig funktionierender Raketen zu Ende. Das Flugzeug muss sich seither mit einem bescheideneren Platz begnügen, übt indessen, hauptsächlich als taktische Unterstützungswaffe, einen nach wie vor ausschlaggebenden Einfluss auf das Kampfgeschehen aus (siehe Vietnam, wo die Flugwaffe 1964 den Zusammenbruch verhütete und 1965 mit den an Land gebrachten amerikanischen Truppen die Monsun-Offensive des Vietkong zum Stehen brachte, ehe sie sich richtig entfaltet hatte).

Den weiten Weg, den das Kampfflugzeug innerhalb einer Zeitspanne von weniger als 50 Jahren durchmessen hat, erläutert das durch eine lebendige Darstellung nicht weniger als durch die Sachkenntnis des Verfassers hervorstechende Buch «Jagd am Himmel» von Vizeluftmarschall J. E. Johnson, List-Verlag. Der Verfasser, Jagdpilot im Zweiten Weltkrieg und Teilnehmer am Korea-Krieg, vermittelt einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Jagdwaffe von den tastenden Anfängen, als sich die Piloten noch mit Pistolen bekämpften und, wenn die Munition verschossen war, höflich salutierend trennten, bis zu den Luftkämpfen der fünfziger Jahre im Fernen Osten. Im Vordergrund steht das Jagdflugzeug, und sein Hauptaugenmerk richtet der Autor auf die britische und die deutsche Jagdwaffe. Behandelt werden aber auch andere Kriegsschauplätze, und ebenso wird die Geschichte des Bombereinsatzes sowie der für die Unterstützung der Erdtruppen bestimmten Luftstreitkräfte geschildert.

Offizielles Organ des Eidg. Verbandes der Uebermittlungstruppen (EVU) und der Vereinigung Schweiz. Feldtelegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere. Organe officiel de l'Association fédérale des Troupes de Transmission et de l'Association suisse des Officiers et Sous-officiers du Télégraphe de campagne. Redaktion: Erwin Schöni, Hauptstrasse 50, 4528 Zuchwil, Telephon (065) 2 23 14. Postcheckkonto der Redaktion: 80-15666. Druck und Administration: Fabag, Fachschriften-Verlag und Buchdruckerei AG, Zürich. Erscheint am Anfang des Monats. Abonnementsbestellungen sind an die Redaktion zu richten.

Le combat aérien

(J. E. Johnson: Le développement de l'aviation de chasse, vue par un pilote de chasse britannique)

«Dès qu'il apercevait son ennemi, l'aviateur britannique amenait sa machine dans une position le plus souvent parallèle à celle de l'Allemand, de manière que l'observateur ait une chance d'utiliser son mousqueton. L'observateur devait alors maintenir son buste penché dans le vent de l'hélice soufflant de 95 à 110 km/h, afin de pouvoir épauler son arme et viser. Pendant ce temps, le pilote dégainait son pistolet et, le manche à balai dans une main, tirait lui aussi quelques balles.»
C'est ainsi que commença la chasse aérienne au début de la Première Guerre mondiale. Peu nombreux étaient ceux qui avaient prévu que l'avion monoplace ou biplace deviendrait en peu de temps un moyen de combat qui allait non seulement se mesurer dans les airs avec des avions ennemis, mais aussi intervenir de plus en plus fréquemment dans les opérations terrestres. Chargé d'abord uniquement de modestes missions d'exploration et d'observation, l'avion, une fois doté de moteurs toujours plus puissants, donc volant toujours plus vite et toujours plus haut, se transforma en une arme de plus en plus puissante, capable en 1917 déjà d'aller bombarder Londres (ce qui représentait une performance pour l'époque) et de provoquer quelques dégâts.

A la fin de la Première Guerre mondiale, l'aviation militaire était capable de se charger en principe de toutes les missions qu'elle a assumées par la suite, durant la Seconde Guerre mondiale et plus tard, d'une manière aussi impressionnante et terrible. Ce qui s'est modifié, ce fut la puissance des machines — toutefois pas immédiatement dès 1918, car les appareils qui formaient en 1930 les gros des forces aériennes des grandes puissances ne valaient guère mieux que les meilleurs appareils de 1918. Les progrès décisifs furent accomplis à la veille de la Seconde Guerre mondiale, surtout durant la Guerre civile espagnole.

Comme la Première, la Seconde Guerre mondiale a permis à l'aviation militaire de faire des pas de géant. Les possibilités tactiques, qui s'étaient ébauchées 20 ans plus tôt, purent dès lors trouver pleinement leur application, grâce aux progrès accomplis entre-temps dans les différents domaines de la technique. L'arme aérienne pouvait pénétrer profondément en territoire ennemi, y arroser d'un feu destructeur les zones d'habitation et détruire le potentiel industriel. Mais elle pouvait avant tout exercer une influence décisive sur le déroulement des combats, par un soutien direct ou indirect des troupes terrestres. Le rapport spécifique entre la mobilité tactique et la mobilité stratégique, entre puissance offensive et puissance défensive, qui avait conditionné en 1914 l'immobilisation des fronts, fut bouleversé de fond en comble par le double facteur avion — char, de telle sorte qu'une ère nouvelle de la guerre de mouvement allait naître. Pour reprendre la pensée du général A. Beaufre: si les événements militaires de la Première Guerre mondiale ont été caractérisés par la synchronisation opérations — batailles, la période de la Seconde Guerre mondiale, durant laquelle l'Europe a été ébranlée par la guerre éclair, a vu la bataille ouvrir la voie aux opérations. La maîtrise de l'air étant acquise, pendant que le char blindé rétablissait la mobilité tactique, donc sur le champ de bataille même, les moyens de combat aérien supérieurs permettaient de paralyser les réserves ennemies et de gêner d'une manière décisive les grands déplacement de troupes. Pour celui qui ne disposait pas de la maîtrise du ciel, la mobilité stratégique était interdite, qui avait permis durant la Première Guerre mondiale d'endiguer les offensives ennemies. Le largage de deux bombes atomiques sur le Japon a introduit une nouvelle phase dans l'évolution des forces aériennes. La vitesse et le rayon d'action des avions se sont accrus d'une manière considérable. L'importance de l'aviation militaire a grandi avant tout grâce à l'arme nucléaire, qui lui fit occuper pour quelque temps la première place parmi les forces militaires. A l'époque du monopole atomique des USA et surtout dès l'apparition des armes thermonucléaires, lorsque la stratégie des représailles massives fut élevée en doctrine, la sécurité des Etats-Unis et celle aussi du reste du monde libre s'est appuyée sur la puissance de frappe du Strategic Air Command. Certes, la prédominance indiscutée des avions à long rayon d'action s'acheva avec la mise en service de missiles au fonctionnement sûr. Dès lors, l'avion dut se contenter d'un rôle plus modeste, mais il exerce encore une

---

Johnson macht deutlich, wie immer Technik und Taktik aufeinander eingewirkt haben, indem taktische Forderungen zu technischen Neuerungen führten, anderseits aber neue technische Errungenschaften Anpassungen der Kampfverfahren erforderten. Letztlich fiel der Sieg demjenigen zu, der die durch die Technik gebotenen Möglichkeiten wahrzunehmen wusste, zugleich aber auch die technische Entwicklung, um das Taktisch Notwendige zu erreichen, zu steuern verstand.
Die Arbeit des hohen britischen Offiziers ist auch hinsichtlich des nie endgültig entschiedenen Wettlaufes zwischen Angriffs- und Abwehrmittel, zwischen Schild und Schwert aufschlussreich. Das gilt besonders für die Chancen der terrestrischen Fliegerabwehr einerseits und der Flugwaffe anderseits.
Bei der Abhängigkeit der Flieger von den ständig ändernden technischen Gegebenheiten sind die in der Taktik eingetretenen Wandlungen nicht weiter erstaunlich. Die augenscheinlichste liegt bei der Jagdwaffe vielleicht darin, dass man in bezug auf die Zahl der gleichzeitig eingesetzten Maschinen gewissermassen wieder am Ausgangspunkt angelangt ist: Anfänglich wurden die Flugzeuge einzeln, in der Folge in Staffeln, dann in Geschwadern eingesetzt, gelegentlich wurden auch mehrere Geschwader zusammengefasst, bis das Düsenzeitalter zum Operieren in kleineren Verbänden zwang, in Korea bereits in Viererverbänden, während heute überschallschnelle Apparate wieder zu zweit oder gar einzeln in den Kampf geschickt werden. Doch sind auch in diesem Bereich Konstanten festzustellen: Die Notwendigkeit beispielsweise, die Jagdflugzeuge offensiv einzusetzen und nicht erst abzuwarten, bis der Gegner in den eigenen Luftraum eingedrungen ist, die die Briten schon früh im Ersten Weltkrieg erkannten, bestand in der Luftschlacht über England in gleichem Masse wie später in Korea.

Dominique Brunner