Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 25 (1949-1950)

Heft: 18

Artikel: Interessante englische Militärflugzeug-Prototypen

Autor: Horber, Henry

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-707410

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

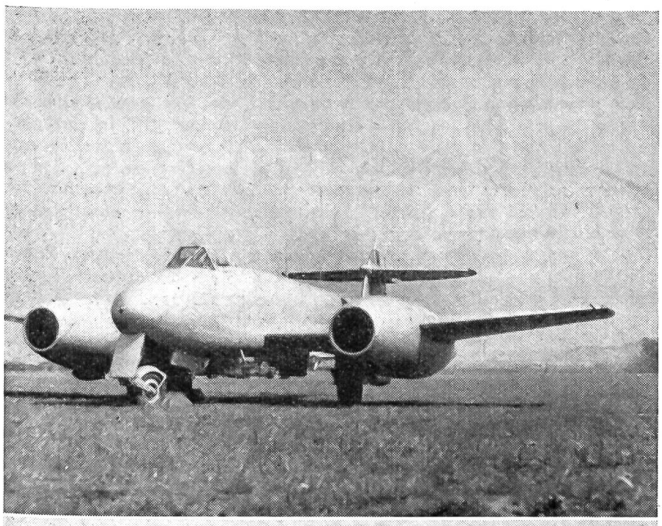
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

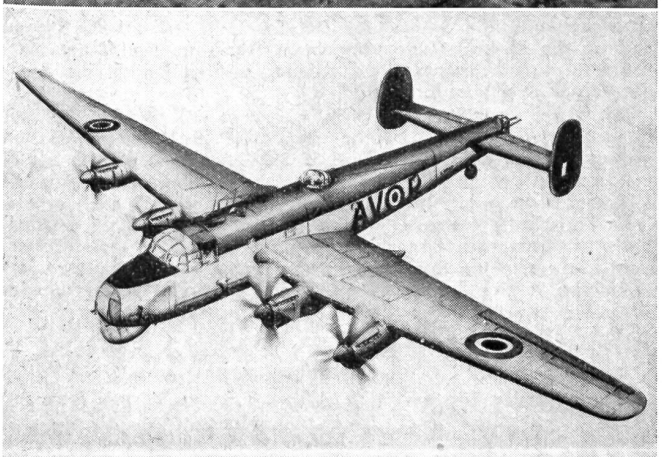
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.08.2025

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



Der stärkste Jagdeinsitzer der Gegenwart ist der Gloster «METEOR» mit zwei Rückstoß-Triebwerken ROLLS-ROYCE-«AVON». Das Flugzeug besitzt außergewöhnliche Steigleistungen. Einzelangaben über Flugleistungen werden streng geheimgehalten. Auch über die in dieses Jagdflugzeug eingebauten Strahlturbinen «AVON» — ein Antriebsaggregat, das immer noch auf der Geheimliste figuriert — sind keinerlei Angaben erhältlich; man weiß nur, daß diese Triebwerke phantastische Leistungen erzielen.



SHACKLETON G.R. MK I

AVRO-SHACKLETON ist mit seinen vier ROLLS-ROYCE-«GRIFFON»-Motoren zu je 2500 PS das stärkste britische Kolbenmotor-Kampfflugzeug und dient zur Bekämpfung von Seefahrzeugen, denen die Luftdeckung fehlt. Dieses Flugzeug, das beim Küstenkommando der RAF zum Einsatz gelangen soll, ist imstande, eine große Bombenlast mitzunehmen. Es besitzt Radar-Ausrüstung für Nacht- und Schlechtwetterflüge. In der Kunststoff-Kuppel (im Bug des Marine-Aufklärers AVRO-SHACKLETON) ist die Radar-Antenne, seitlich sind zwei 20-mm-Kanonen sichtbar. Ferner hat das Flugzeug zwei Kanonen dieses Kalibers in einem Drehturm an der Rumpf-Oberseite und zwei 12,7-mm-Maschinengewehre im Heck.

D. H. 112 «VENON», eine Weiterentwicklung des bekannten Düsenjägers «VAMPIRE». Dieser neue Düsenjäger der De Havilland-Flugzeugwerke besitzt das stärkere Rückstoßtriebwerk — die GHOST-Turbine mit einer maximalen Leistung von mindestens 2300 Kilogramm Standschub. — Die VENON weist gegenüber unserem schweizerischen VAMPIRE-Jäger beträchtlich verbesserte Flugleistungen auf. Der Flügel des neuen Rückstoßflugzeugs hat leicht gepfeilte Form und ist dünner profiliert. Seine Hinterkante ist gerade und die Flügelenden sind etwas gestutzt worden. Ueberdies besitzt dieses GHOST-Rückstoßtriebwerk einen sogenannten «Nachbrenner». Diese Nachbrenner dienen dazu, die Schubleistung der Rückstoßaggregate kurzzeitig erheblich zu vergrößern. Diese Schuberhöhung wird durch zusätzliches Einspritzen von Brennstoff hinter der Turbine des eigentlichen Triebwerkes erreicht.

Interessante englische Militärflugzeug-Prototypen

Es ist eine unumstößliche Tatsache, daß sich die Briten auf ihren, sozusagen traditionellen Spezialgebieten des Flugzeugbaues — d. h. im Bau von Jagdflugzeugen und Triebwerken — gegenüber andern Großmächten auf eindeutiger Vorsprungsposition befinden.

Der schlagende Beweis hierfür war die zehnte Jahresschau der britischen Flugzeugindustriellen, die vom 7. bis 11. September vergangenen Jahres zu Farnborough stattfand. Farnborough ist das Zentrum der britischen Luftfahrtforschung. Zehntausende von Besuchern — Luftfahrt-Sachverständige aus allen Ländern der Welt — trafen sich an der riesigen Flugzeug-Typenschau der Society of British Aircraft Constructors, wo die neuesten Erzeugnisse des englischen Flugzeugbaues ausgestellt und im Fluge vordemonstriert wurden.

Dabei zeigten die englischen Flugzeugbaufirmen nicht nur Militärflugzeuge, sondern auch die neuesten Schöpfungen modernster Verkehrsflugzeuge mit Kolbentriebwerken, Propellerturbinen-Aggregaten und ausgesprochenen Düsen-Verkehrsflugzeug-Prototypen, wie z. B. dem neuen De Havilland-«COMET»-Rückstoß-Verkehrsflugzeug für 35 Passagiere, das auf dem Sektor «Zivil-Verkehrsflugzeuge» den Hauptanziehungspunkt des letztjährigen S.B.-A.C.-Display bildete.

An den **Schweizerischen Meisterschaften** haben total 143 Mannschaften den Wettkampf beendet und wurden klassiert. Dazu kommen noch drei Patrouillen, die hors concours mitmachten. Die Resultate der klassierten Mannschaften sind großenteils sehr gut. Jede Mannschaft erhielt sechs Patronen, um 3 Ziele (Dachziegel) auf eine Distanz von 145 m niederzukämpfen. Die Gutschrift war abgestuft wie folgt: für 1 Treffer = 3 Minuten, für 2 Treffer = 7 Minuten, für 3 Treffer = 12 Minuten und für jede nicht verschossene Patrone 1 Minute, so daß für das beste Ergebnis: 3 Treffer mit 3 Patronen, 15 Minuten Gutschrift möglich waren. Für 429 Ziele wurden 858 Patronen ausgegeben, wovon 145 Patronen wieder zurückgegeben werden konnten. 57 Ziele oder 13,29 % wurden nicht getroffen.

Die Patrouillen haben in den verschiedenen Kategorien folgende Gutschriften für das Schießen erhalten:

	Leichte Kateg.		Heeres-Einheits-patrouille schwere Kat.		Einheits-patrouille schwere Kategorie		Total	
	Z.	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
15 Min. Gutschrift	6	11,53	7	26,92	7	10,77	20	13,99
14 » »	9	17,31	6	23,08	14	21,54	29	20,28
13 » »	8	15,38	5	19,23	15	23,08	28	19,58
12 » »	9	17,31	3	11,54	12	18,45	24	16,78
11 » »	1	1,92	—	—	—	—	1	0,70
7 » »	15	28,85	3	11,54	14	21,54	32	22,37
3 » »	2	3,85	2	7,69	2	3,08	6	4,20
0 » »	2	3,85	—	—	1	1,54	3	2,10
	52		26		65		143	

Auf den einzelnen Schützen sind die Schießergebnisse wie folgt:

			% der Schützen
146 Mann	1 Patrone	= 1 Treffer	34,03
30 Mann	2 Patronen	= 2 Treffer	6,99
168 Mann	2 Patronen	= 1 Treffer, 1 Fehlschuß	39,16
85 Mann	2 Patronen	= 0 Treffer	19,82

429 Mann = 143 Patrouillen, wobei zu berücksichtigen ist, daß der Patrouillenführer nicht schießt.

Wenn man bedenkt, daß die Schießprüfung während des Wettkampfes stattfand, darf man diese Resultate wirklich als sehr gut bezeichnen.

*

So haben denn diese Winter-Armeemeisterschaften in Andermatt auch leistungsmäßig mit großem Erfolg abgeschnitten.

Unsere Truppen halten die Krete

Bemerkungen zur 6. Wettbewerbsaufgabe.

Unsere letzte Aufgabe erlaubte bei klarer Ueberlegung eine einfache Lösung, galt es doch vor allem das Gelände richtig zu beurteilen und auszunützen und sich durch die aufgetauchte Feindpatrouille nicht von seiner Aufgabe abbringen zu lassen. Fast alle Mitarbeiter an der Aufgabe 6 haben erkannt, daß es hier in erster Linie darum ging, den erhaltenen Auftrag zu erfüllen und so rasch als nur möglich den befohlenen Punkt an der Krete zu erreichen.

Unter den rund 360 eingegangenen Arbeiten zeichneten sich vor allem drei Lösungen ab, von denen die beiden ersten am meisten Erfolg versprechen. In fast allen Lösungen werden bei Punkt A 2 bis 3 Mann mit dem Auftrag zurückgelassen, die Feindpatrouille zu beobachten und jede ihrer Bewegungen durch Feuer zu verunmöglichen oder wenigstens zu stören, während der Rest des Sicherheitsdetachements auf dem kürzesten Weg der nächsten Deckung nach der Krete zustrebt. Das Sicherheitsdetachement wird nach Erreichung der Krete auf dem gleichen Weg nachgenommen, während es von einzelnen Mitarbeitern als Sicherung der Straße oder im Hinblick auf eine Bekämpfung der Feindpatrouille dort belassen wird. In den beiden ersten Varianten wird die Feindpatrouille bei Pt. 1150 durch die Waldstreifen E oder W davon umgangen, wobei der größte Teil des Sicherheitsdetachements die Krete ungesehen in kürzester Zeit erreicht. In der dritten möglichen Variante wird unter Zurücklassung eines Trupps bei A die Krete durch Teilung des verbleibenden Restes auf eine östliche und westliche Route erreicht. Diese Zersplitterung der Kräfte, wie sie diese letzte Lösung anstrebt, sollte wenn immer möglich vermieden werden.

In einzelnen Lösungen wird auch ein sofortiger Angriff auf die Feindgruppe bei der Alphütte eingeleitet. So erfreulich dieser offensive Geist auch ist, muß doch bedacht werden, ob in diesem Fall ein starres Festhalten am erhaltenen Auftrag nicht die bessere Lösung ist. Die Feindgruppe kann nach Erreichung des Zieles auf der Krete immer noch, und vielleicht wirkungsvoller bekämpft werden, besonders wenn bei A ein Trupp zurückgelassen wurde, als dies in der Ausgangslage von A der Fall wäre. Die Gefahr ist groß, daß sich die Feindgruppe, wird sie erkannt, auf die Krete zurückzieht und dort eine beherrschende Position einnimmt.

In einzelnen Lösungen wird bei A nur ein einziger Mann zur Sicherung und evtl. Störung des Gegners zurückgelassen. Das ist zu wenig und die Stärke des Detachements erlaubt für diesen Auftrag die Zurücklassung von einem Trupp zu zwei Mann, die, wenn sie einen klaren Auftrag erhalten und später auf die Krete nachfolgen, nicht verloren sind.

Mit dieser vorletzten Besprechung stehen wir kurz vor Beendigung des zweiten Wettbewerbes des SUOV. Es kann heute schon gesagt werden, daß in den rund 55 Sektionen, welche sich regelmäßig mit insgesamt 370 Arbeiten an den einzelnen Aufgaben beteiligten, recht gute Arbeit geleistet wurde und daß auch erhebliche Fortschritte festzustellen sind. Es soll nun versucht werden, die Auswertungsarbeiten so zu fördern, daß eine erste Uebersicht der erreichten Resultate auf das Datum der Delegiertenversammlung in Liestal vorliegt. Mit dem Erscheinen dieser Nummer sind auch die Aufgaben 4 bis 6 durchgesehen und ausgewertet.

Lösung

von Fourier Eggenschwiler Albert, Sektion Balsthal-Thal.

1. Beurteilung der Lage.

a) **Auftrag:** Für mich und meine Gruppe besteht der Auftrag, den Straßenübergang 250 m westlich Punkt 1203 fest in die Hand zu bekommen, da er für unsern Nachschub von großer Bedeutung ist.

b) **Eigene Mittel:** An eigenen Mitteln stehen zur Verfügung: 1 Unteroffizier, 8 Mann, 1 Lmg., 2 Mp., 1 Zf.-Karabiner, 5 Karabiner, Handgranaten, 1 Fox-Gerät.

c) **Gelände:** (Beurteilt von A aus.) Ich beobachte von einem Walde aus, der sich nach links noch etwa 300 m ausdehnt. Quer zu meiner Blickrichtung verläuft ein nach links abfallender Hang. In einer Entfernung von etwa 400 m zieht sich ein Bergrücken von Südosten nach Nordwesten. Die in die Hand zu bekommende Straße tritt links von mir aus dem Walde, steigt etwa 250 m weit in östlicher Richtung den zuerst beschriebenen Hang hinan, um dann dem Bergkamm entlang in nord-westlicher Richtung auf die Höhe zu gelangen. Nach Erreichen der Höhe biegt die Straße in rechtem Winkel nach Osten ab. In der großen Kehre, dort wo die Straße von der östlichen Richtung nach Nordwesten abbiegt, befindet sich eine Alphütte (Pt. 1150). Im übrigen sind am gegenüberliegenden Hang einige kleine Waldparzellen und einzelne Bäume, welche Deckung bieten, zu sehen.

d) **Feind:** Bei der Alphütte, bei Punkt 1150, konnten wir eine Feindpatrouille von 4 Mann feststellen, welche gerade einen Halt eingeschaltet hatte.

e) **Zeit:** Der Umstand, daß der Gegner zum Erreichen der Höhe einen kürzeren Weg hat, jetzt aber noch nicht auf dem Marsche ist, veranlaßt mich, **unverzüglich zu handeln.**

2. Entschluß.

Ich will den Paßübergang in die Hand bekommen und muß ihn daher vor dem Gegner erreichen.

Auf eine Beschreibung der vielen zu Farnborough vordemonstrierten Baumuster von Reise-, Touristik- und Verkehrsmaschinen können wir uns jedoch infolge Spaltenmangels nicht einlassen und wollen den Lesern (auch im Hinblick auf den Charakter unserer Zeitschrift) einige der interessantesten **Militärflugzeuge** in Wort und Bild vor Augen führen, welche die britische Flugzeugindustrie kürzlich neu entwickelt hat. Der Leser wird dabei die Feststellung machen, daß die englischen Flugzeugkonstrukteure noch bei weitem nicht gewillt sind, auf ihren Lorbeeren auszuruhen, die sie bezüglich dem Bau von Rückstoßtriebwerken und Rückstoßflugzeugen in aller Welt geerntet haben und daß sie eifrig bemüht sind, ihre Spitzenposition auf diesem Gebiete auch für die weitere Zukunft immer wieder zu festigen.

Henry Horber.