

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 38 (1962-1963)
Heft: 23

Artikel: Ein Tag bei der deutschen Luftwaffe
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-708536>

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: 29.01.2026

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

Ein Tag bei der deutschen Luftwaffe

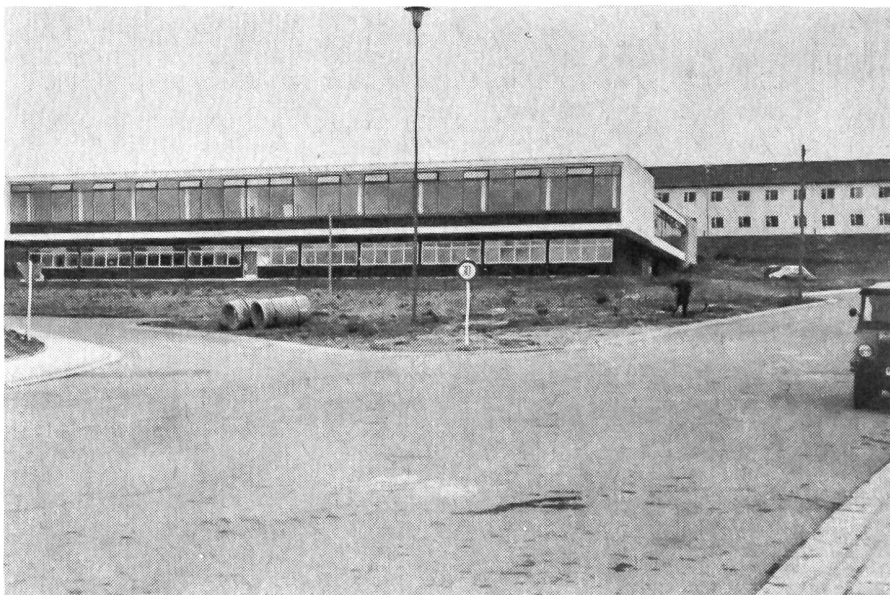
Rümega, Näfels

Ein langgestreckter Hügelzug trennte uns noch vom Militär-Flugplatz in Pferdsfeld, südlich des Mittelrheines, als wir vor uns eine Kleinstadt, inmitten des grünen Wieslandes entdeckten. Ein Dutzend Blockhäuser, architektonisch aufeinander abgestimmt, beherbergen die Angehörigen des Fliegerhorstes. Ihr Kommandant empfängt uns sehr freundlich und zeigt Interesse für die Schweizer Flugwaffe. Von der deutschen Luftverteidigung, Flieger-Divisionen, sind ihm einige Geschwader zugeteilt, samt Park-, Versorgungs- und Fernmelde-Einheiten. Er untersteht der Luftwaffengruppe Süd. In der Mitte der Kleinstadt steht das Ausbildungsgebäude mit modernen Schulräumen für die verschiedenen Bodentruppen. Der Horst umfaßt ebenfalls eine große Zahl an Technikern, die für den Unterhalt der Jagd-Flugzeuge verantwortlich sind. In den Hangars auf dem Flugplatzareal werden die Jäger demontiert und einer Totalrevision unterzogen. Beim Canadair F-86 Sabre VI wird der Pilotensitz abgetrennt, so daß der Ausbau des Triebwerkes wesentlich vereinfacht wird. Spezielle Abteilungen sind für die Revision der Feuerleitgeräte, Funkgeräte und Bordkanonen geschaffen. Die letzteren sind bei diesem Jagdflugzeug von kleinem Kaliber. Diese Revisionen und ähnliche Kleinigkeiten können oft ausschlaggebend in der Wahl eines vielseitigen Düsenjägers sein. Auf dem Kontrollturm, wo einige Offiziere den Verkehr überwachen, Anweisungen an die Flieger und Bodentruppen geben, die Tankwagen abrufen, herrscht reger Betrieb. Das Präzisionsanflugradar für das «Herunterschwatzen» befindet sich in einem besonderen Raum mit den beiden Bildschirmen. Die Brennstoffversorgung ist ihrerseits durch ein Pipeline-System gesichert. Als charakteristisch für diesen exponierten und ausgebauten Flugplatz fanden wir die vielen, spinnnetzartig angelegten, runden Abstellplätze auf beiden Seiten der Piste. Deshalb benötigt eine konventionelle Bombardierung sehr viele Anflüge und Bomben, um die zwischen Hügeln liegenden Flugzeuge zu zerstören. Die Vernichtung des ganzen Flugzeugparkes ist deshalb ausgeschlossen.

Am Nachmittag gesellten wir uns zu den Piloten, alle ziemlich jung, im Alter von ca. 23 Jahren. Große und Kleine, in ihrem Pilotendreß, verbringen die Freizeit in ihrer Baracke, wo sie lesen, ihren Kaffee brauen oder einen Match am Fernsehen verfolgen. Ihre Ausbildung erhalten sie zuerst auf dem Piper der Armee, sie besitzen also keine Vorschulung in unserem Sinne. Wer bei dieser Selektion ausscheidet, kann in einen anderen Zweig der Luftwaffe eintreten. Die weitere Ausbildung erfolgt auf dem «Fouga Magister» in der Flugzeugführer-Schule A



Versorgungsgebäude



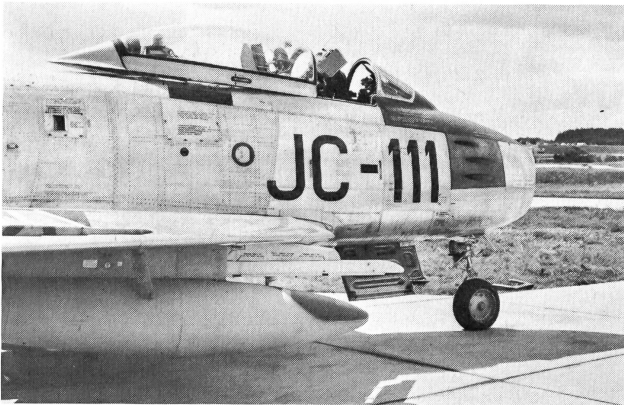
Wirtschaftsgebäude



Unterkunftsräume



Pilot klettert in das Cockpit



Die letzten Anweisungen des Mechanikers



Der Pilot überwacht die Instrumente

(öfters auch auf T-6). Die hohe Schule des Fliegens erlernt er in der Führerschule B auf dem T-33 (Verbands-, Kunst- und Nachtflug). Als letzte Stufe folgt dann die Waffenschule oder Aufklärerschule. Wenn der Pilot die nötige Konstitution nicht besitzt, wird er meistens für Transporter und Helikopter ausgebildet. Deutschland kann diese Rücksicht walten lassen, weil es nicht den gleichen Maßstab für die Rekrutierung der Piloten anwenden muß wie die Schweiz.

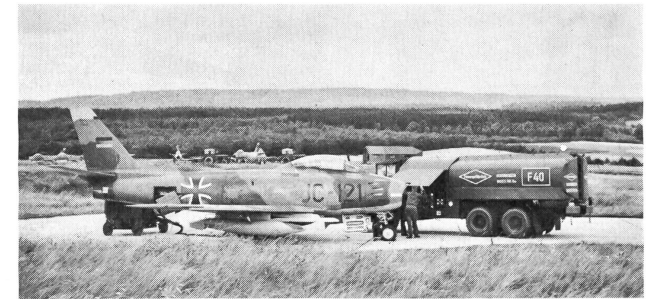
Als besonderes Merkmal der deutschen Luftwaffe fanden wir die Überprüfung der Flugleistung und Reaktionsfähigkeit der Piloten mit dem Simulator. In einem großen Kastenanhänger wurde das Cockpit des Sabre VI mit allen Instrumenten installiert. Vom angeschlossenen Pult aus kann der Fluglehrer jede Flugsituation «simulieren». Die Reaktionen des Piloten werden auf einen Papierstreifen aufgezeichnet. Nach diesem Streifen kann der Flieger seine Fehler korrigieren.

Für den Aufstieg zum Offizier muß der Pilot allerdings im Besitze eines Abiturs sein. Am Wochenende haben sie die Möglichkeit, sich dem Segelflug oder Motorflug zu widmen, dazu hat Deutschland die Luftwaffensportgruppen gebildet, die zusammen mit zivilen Gruppen auf dem Fliegerhorst an Wochenenden einen Flugbetrieb eröffnen.

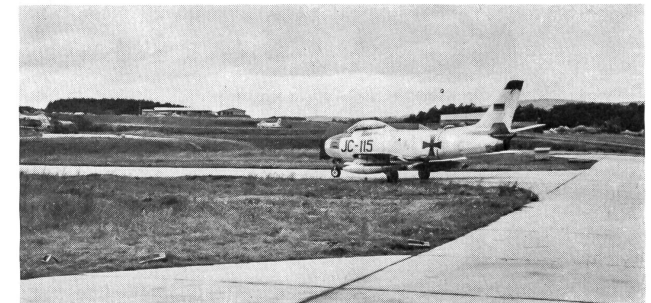
Das Jagdbomber- und Jagdgeschwader zählt 18 Maschinen, dabei fliegen sie aber gewöhnlich in Viererpatrouillen. Als der Kommandant die Startzeit der Staffel bekanntgab, fuhren wir zusammen mit den Piloten auf die andere Pistenseite, wo bereits einige Mechaniker vor den F-86 stan-

den. Die Startkontrollen waren schon getroffen. Die Piloten stiegen in die Kanzeln und starteten die Triebwerke. Als die Mechaniker die Startkabel ausgezogen hatten, gaben sie den Piloten die Rollerlaubnis. Nach kurzer Weile erschienen sie am Pistenanfang, neben der alarmbereiten Jagdstaffel, die alle Stunden wechselt. Dann brausten sie, je zwei, leicht gestaffelt über die hügelige Piste, und stachen durch die Wolkendecke in die höheren Regionen. Leider war es uns nicht möglich, einen Einblick in die Waffenschulung zu erhalten, so daß wir hier ein Fragezeichen einfügen müssen.

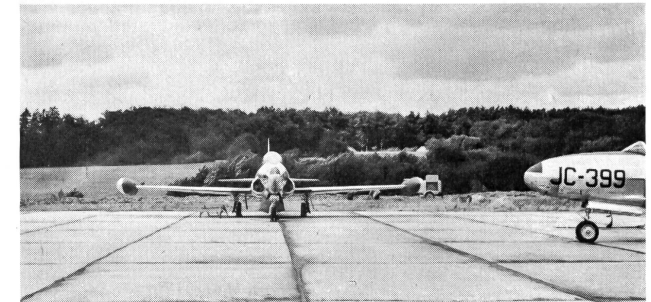
Um eine Kontrolle über die Schießfähigkeiten der Piloten zu bekommen, hat die deutsche Luftwaffe Filmkameras in die Kabinen eingebaut. Drückt nun der Pilot auf den Auslöseknopf der Bordkanonen, surrt die Filmkamera, anstatt daß die Geschosse ihre Spuren am Himmel hinterlassen. Auf dem Filme sieht der Pilot nachher das Visier-Viereck, in welchem sich das feindliche Flugzeug befinden muß. In diesem Zielviereck erscheint ein Kreis, den der Pilot vergrößert oder verkleinert, je nach der Flügelspannweite des feindlichen Flugzeuges. Betätigt der Pilot den Auslöseknopf der Bordkanonen, wenn die Flügelenden den Kreisrand berühren, wird der Gegner von seiner Geschößgarbe vernichtet. Der Flugzeugpark unserer Nachbarn wird in den nächsten Jahren durch die NATO-Unterstützung weitgehend modernisiert, wobei die F-84F Thunderstreak (Jagdbomber) und die Canadair Sabre VI (Jäger) gegen die Starfighter F-104G ausgewechselt werden. (Bezeichnungen für die Jagdbomber B, erster Buchstabe, der zweite das jeweilige Geschwader, bei den Abfang-



Canadair F-86 Sabre VI beim Auftanken



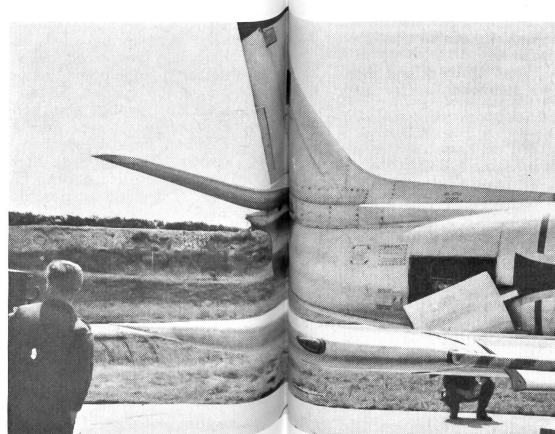
F-86 rollt zur Startbahn



Trainer T-33



Trainer T-33



Heck der F-86 mit Sturzflugbremsen



Helikopter «Bristol» der Rettungs- und Verbindungsstaffel



Helikopter «Bristol»



Helikopter «Bristol»

jägern der erste J). Der F-104G ist ein sehr schneller Abfangjäger sowie auch Jagdbomber, der durch seine große Schubleistung und kleinen Tragflächen gekennzeichnet ist. Seine Reichweite ist dadurch sehr beeinträchtigt, und die Wendigkeit im Erdkampf ist nicht allzu gut. Die Mirage III C ist damals wegen der ungenügenden Radaranlage ausgeschieden, und der ebenbürtige Saab Draken 35 ist wahrscheinlich aus politischen Gründen weggefallen. Als Aufklärer wird ebenfalls der Starfighter eingesetzt, mit Zusatztanks und den am Rumpfe montierten Kameras. Die Lücke für den Erdkampf füllt der Fiat G-91. Für Transport findet die Noratlas 2501 sowie Dakota C-47 Verwendung. In wenigen Jahren wird der deutschfranzösische Transall C-160 einen Teil dieses Dienstes versehen. In ihrer Rettungs- und Verbindungsstaffel ist die Schweiz Pate gestanden, wie uns die Rettungsflieger selbst versicherten. Mit Do 27 und den Helikoptern verschiedener Baumuster haben sie ein Alarmsystem auf allen Flugplätzen ausgearbeitet. Die einsatzbereit stehenden Helikopter-Piloten verbringen ihre Wartezeit im naheliegenden Raume der Rettungs- und Verbindungsstaffel. Ein Helikopter kann in 5 Minuten starten, und zwei weitere können ihm in 15 Minuten folgen. In jedem Drehflügler fliegt ein Sanitäter mit. Die Rettungs- und Verbindungsstaffel erhält jede Stunde den Wetterbericht.

Die wichtigsten Aufgaben der deutschen Luftwaffe sind dieselben wie die der schweizerischen. In ein paar Stichworten zusammengefaßt:

Verteidigung des Luftraumes
Unterstützung der Bodentruppen durch
Aufklärung, Vernichtung oder Neutralisierung des Gegners
sowie Transporte.

Nun aber ist Deutschland vorwiegend ein Flachland, d. h. die Piloten können sich nicht in der Bergwelt verirren, die Maschinen in hohen Geschwindigkeiten niedriger fliegen, ohne die Gefahr einer Kollision mit den Felsen, aber auch mit dem Nachteil, daß ihnen die Berge keinen Schutz für die Fliegerhorste gewähren.

Bedenken wir, daß Deutschland dies alles in einem Jahrzehnt wieder aufgebaut hat.

Technische Daten:

North American Sabre F-86D
Typ: einsitziger Jäger
Konstrukteur: North American, Lizenz bei Canadair
Spannweite: 11,30 m
Länge: 12,70 m
Höhe: 4,57 m
Gewicht leer: 5300 kg, max.: 8165 kg
Steiggeschwindigkeit: 40 m/sec
Triebwerk: 1 General Electric
J-47 - GE - 17
Schubleistung: 2440 kg; 3330 kg mit Nachbrenner
Maximalgeschwindigkeit: 1159 km in 0 Meter
Gipfelhöhe: 13 700 m
Bewaffnung: 24 Raketen