

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 43 (1967-1968)
Heft: 8

Artikel: Das strategische Luftkommando der United Staates Air Force - SAC
Autor: Kürsener, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-704368>

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: 02.05.2026

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

Das strategische Luftkommando der United States Air Force — SAC

Von Jürg Kürsener, Gerlafingen



JK

Am 21. März 1946 wurde auf der Luftwaffenbasis Bolling AFB das Strategische Luftkommando (Strategic Air Command — SAC) gegründet. Unter seinem Kommandanten General Kenney setzte sich das SAC die Schaffung einer atomaren Vergeltungstreitmacht zum Ziel. Ende 1946 zählte das SAC bereits 37 000 Mann, 18 Basen und 11 Geschwader.

1947 fliegen zum ersten Male die Riesenbomber der Typen B-36 und B-47. Mit simulierten Angriffen auf amerikanische Großstädte eignen sich die Staffeln ihr Training an, mit einem Anflug von 101 B-29-Bombern auf New York City erreichen die Uebungen einen Höhepunkt.

1948 wird General LeMay Boß des SAC. Später soll er Generalstabschef der US Air Force werden. Das Hauptquartier wird in diesem Jahr nach der Offutt Air Force Base verlegt, wo es bis jetzt geblieben ist.

1949 läuft die Produktion der B-47 an, einem sechsstrahligen Bomber mit drei Mann Besatzung.

1951 eröffnet das SAC die ersten Stützpunkte in Uebersee. Das SAC verfügt jetzt über 142 000 Mann, 23 US- und 10- Uebersee-Basen, sowie 1250 Flugzeuge.

1954 werden die letzten B-29 (Hiroshima- und Nagasaki-Maschine) aus der Air Force zurückgezogen. Im Juni wird auf der Andersen AFB, Guam, die dritte Luftdivision geschaffen. Immer mehr verlegt das SAC Gewicht auf die Luftbetankungen. In dieser Zeit werden die B-47 hauptsächlich von propellergetriebenen KC-97 betankt. Verschiedene Nonstop-Flugrekorde werden in der Weltpresse bekanntgegeben.

1955 erhält das 93. Bombergeschwader die ersten achtstrahligen Bomber des Typs B-52, auch Stratofortress genannt. Bis jetzt waren 1200 B-47 abgeliefert worden. — Die ersten Forschungsarbeiten an SAC-Raketen der Typen Rascal, Snark und MB-47 nehmen Gestalt an.

1956 fliegen acht B-52-Bomber rund um den amerikanischen Kontinent und über den Nordpol, sie bleiben während 32 Stunden in der Luft und legen 28 000 km zurück. SAC beschäftigt jetzt 217 000 Mann, hat 37 US- und 18 Uebersee-Basen, sowie 3100 Flugzeuge.

1957 wechselt die SAC-Kommandostelle in neue Räumlichkeiten, die für 40 Mio. Franken erstellt worden waren. Die Leitzentrale befindet sich ca. 15 m unter der Erdoberfläche. General Power löst General LeMay als SAC-Boß ab. Im Juli wird die 16. Luftwaffe in Spanien aufgestellt. Bereits in diesem Jahr werden Pläne für eine zukünftige B-70 in Auftrag gegeben, die Mach 3 fliegen und in Höhen von über 20 km operieren soll (der Prototyp dieser B-70 stürzte letztes Jahr bei einer Kollision mit einer von Cheftestpilot Walker gesteuerten F-104G von Lockheed ab).

1958, am 1. Januar wird die erste Raketendivision gegründet. Die mit Snark ausgerüstete Einheit wird dem Kommando des SAC-Stabschef Generalmajor Wade unterstellt. Geplant für das SAC werden in diesem Jahr die Atlas-, Titan-, Thor- und Jupiter-Fernlenk Waffen sowie die Hound-Dog-Lenk Waffe, die von Bombern weit vor dem Ziel abgeschossen werden kann.

1959, mit einem Erlaß vom 1. Januar wird das SAC direkt dem Verteidigungsminister unterstellt. Die letzten B-36 werden zurückgezogen, damit ist das SAC eine nur noch aus Jet-Bombern bestehende Einheit. Eine B-47 schießt erfolgreich eine Quail-Rakete ab, dies ist eine Lenk Waffe, die das Eindringen von Bombern in feindliche radarkontrollierte Gebiete begünstigt, indem sie irritierende Bewegungen ausführt (s. bei der Besprechung der SAC-Raketen- und Flugzeugtypen). Im September schießt eine SAC-Mannschaft erfolgreich ihre erste Atlas ab.

1960, am 1. August wird der auch noch heute modernste in Dienst stehende Langstreckenbomber der US Air Force, die Convair B-58 «Hustler» (Mach 2,2; vier Triebwerke) in Dienst genommen. Als erste Einheit übernimmt das 43. Bombergeschwader 12 Stück dieses Typs.

Eine B-52G des 5. Bombergeschwaders von Travis AFB, Kalifornien, legt 10 000 Meilen (ca. 16 000 km) Nonstop ohne Nachbetankung zurück. Dieser 19 Std. 45 Min.-Flug bedeutete Distanzweltrekord. Im selben Jahr unternimmt das SAC Versuche mit Eisenbahnzügen, von denen aus Minuteman-Fernlenk Waffen abgeschossen werden können. Neue Uebermittlungssysteme werden installiert, Verstärkungen von 500 bis zu 45 000 Watt werden erreicht, um Irrtümern vorzubeugen und jeden Bomber in der Luft erreichbar zu machen.

KC-135 Jet Tanker ((Militärversion der Boeing 707) werden zu fliegenden Kommandoposten des SAC umgebaut (5Stk.). Eine dieser Maschinen ist Tag und Nacht auf Alarm und an Bord ist ein Offizier im Generalsrang mit Stab.

1961 Am 18. Januar wird bekannt, daß eine bestimmte Anzahl B-52-Bomber in der Luft ist und eine andere stets in Alarmzustand harret. Die neueste Version der Stratofortress, nämlich die Hound Dog tragende B-52H unternimmt erste Flugversuche. Eine erste feststoffgetriebene Minuteman wird erfolgreich erprobt. Im Mai erhält das 305. Bombergeschwader seine B-58 Hustler.

1962 Neuer Fernflugweltrekord. Eine B-52H legt die Strecke Kadena AFB auf Okinawa nach Torrón, Spanien, nonstop zurück (12 519 Meilen). Eine B-58 legt die Strecke Los Angeles —New York in 2 Std. 56,8 Sec. zurück, das ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1943,52 km/h! Im April wird die erste Titan-1-Fernlenk Waffenstaffel gefechtsbereit. Zehn Piloten des 4080. Bomber- und Aufklärungsgeschwaders erhielten aus Anlaß für gute Photoaufklärungsarbeit während der Kubakrise das DFC (Distinguished Flying Cross), eine der höchsten Fliegerauszeichnungen der USA.

1963 wird das sechste Minuteman-Raketengeschwader bereit erklärt, was nun ein Total von 950 Fernlenk Waffen ergibt. Das SAC umfaßt jetzt 75 Stützpunkte, 270 000 Mann, 600 B-47, 600 B-52, 500 KC-97, 500 KC-135 und zwei B-58-Geschwader. Zum ersten Mal werden B-58-Einheiten auch nach Uebersee verlegt, um die Stützpunkte mit Ueberschallbomben vertraut zu machen.

1964 umfaßt das SAC 32 schwere Bombergeschwader, 7 mittlere Bombergeschwader, 2 B-58-Bombergeschwader, 44 KC-135-Tankerstaffeln und 9 KC-97-Tankerstaffeln. Dazu 9 Atlas-Staffeln, 12 Titan- und 14 Minuteman-Staffeln.

SAC-Tanker registrieren während des Jahres 84 498 Betankungen. McNamara kündigt den Rückzug der Atlas- und Titan-Fernlenk Waffen an.

Auf Guam werden die B-47 durch B-52 ersetzt. General Ryan löst General Power als Kommandant des SAC ab.

1965 werden die KC-97-, B-47- und die ersten B-52-Modelle aus dem Dienst gezogen. McNamara kündigt ein 1,7-Billionen-Forschungsprogramm an, um einen B-52-Ersatz unter der Be-

zeichnung FB-111 zu entwickeln. KC-135-Tanker versorgen Jäger, die über Nord- und Südvietnam ihre Missionen ausführen. Das SAC selber fliegt mit den B-52 über 1500 Missionen über Südvietnam.

Seit 1961 verzeichnen die fliegenden Kommandoposten (24-Stunden-Tag) im Dienst stehend) über 40 000 Flugstunden. Seit der Einführung des 24-Stunden-Einsatzes des SAC (1961 eingeführt) pro Tag flogen B-52-Bomber mehr als 18 000 Einsätze und ca. 430 000 Flugstunden, mit Hilfe von über 36 000 Luftbetankungen.

Das SAC setzt sich organisatorisch folgendermaßen zusammen: Innerhalb der USA verfügt es über drei nummerierte Luftwaffen, die 2. in Barksdale AFB (Air Force Base), die 8. in Westover, die 15. in March und die erste strategische Raketen-division in Vandenberg.

Das 98. Bombergeschwader in Torrón, Spanien, ist für die SAC-Operationen in Europa verantwortlich, während die 3. Air Division auf Guam mit den Fernostangelegenheiten betraut ist. Weitere Basen in Alaska und Puerto Rico unterstehen den drei nummerierten Luftwaffen.

Das Hauptquartier des SAC befindet sich auf der Offutt Air Force Base, nahe Omaha in Nebraska. Offutt AFB, früher besser unter Fort Crook bekannt, beherbergte damals die 22. Infanteriedivision. Während des 1. Weltkriegs war es Stützpunkt der 61. Ballonkompanie. 1924 wurde Fort Crook in Offutt Field umbenannt, nachdem 1918 ein Oberlt. Offutt der Royal Air Force sein Leben in Frankreich verloren hatte.

Während des 2. Weltkrieges wurden dort die Martin-Bomber hergestellt, und zudem war Offutt ein Kriegsgefangenenlager für Italiener. 1948 wurde es vom SAC als HQ gewählt.

Das heutige Gebiet der Basis umfaßt 7,54 Quadratkilometer. Ueber 75 Flugzeuge, Verbindungs-, Transport- und Tanker-maschinen sind dort stationiert. Geflogen werden diese von dem 3902. Stützpunktgeschwader und der 34. Betankungsstaffel, die mit KC-135 ausgerüstet ist.

Die Umgebung zählt ca. 2000 Gebäude, Wohnhäuser und Barracken. Monatlich werden ca. 20 Mio. sFr. an Löhnen an die Besatzung ausbezahlt.

Viele verschiedene andere Einheiten sind in Offutt beheimatet, so die 1. Luftraumübermittlungseinheit, das 3. Wettergeschwader, die 1911. Uebermittlungsstaffel u. a. m.

Momentan kommandiert **Viersternsgeneral John D. Ryan** das SAC, sein Stellvertreter ist Generalleutnant Joseph Nazzaro, 54jährig.

General Ryan wurde am 10. Dezember 1915 in Cherokee, Iowa, geboren. 1938 schloß er nach 4jährigem Lehrgang in West Point ab.

Für zwei Jahre diente er nach Erreichen des Militärpilotenbrevets (1939) als Instruktor. 1944 kommandierte er in Italien die 2. schwere Bombergruppe. 1946 nahm er bei den Atomversuchen ums Bikini-Atoll teil. 1948 und 1951 kommandierte er das 509. Bombergeschwader, dann das 97. und später die 810. Luftdivision in Biggs AFB, Texas. 1960 kommandierte er die 16. Luftwaffe in Spanien, im Juli wurde er Boß der 2. Luftwaffe in Barksdale und zugleich zum Generalleutnant (1961) befördert. 1963/64 war er Stellvertretender Kommandant des SAC.

Am 30. November 1964 wurde er Chef des SAC und am 1. Dezember 1964 zum General befördert. General Ryan hält fast sämtliche begehrten Auszeichnungen (inkl. einige französische), er war ein bekannter Fußball-Spieler durch seine ganze Militärkarriere, und selbst 1962 wurde er noch in ein All-American-Seniorenteam berufen. Er ist in San Antonio, Texas, verheiratet und Vater von zwei Söhnen und einer Tochter.

Nach General Ryan können sich Raketen und Bomber gegenseitig nicht vollständig ersetzen. Jede dieser Waffen hat ihre speziellen Eigenschaften; Bomber zum Beispiel können auf einer Mission verschiedene kleinere Ziele mit verschiedenen Bomben belegen und kommen wieder zurück. Raketen dagegen sind eine willkommene Ergänzung zum Bomber, sie sind sehr rasch startfähig, sind enorm rasch am Ziel und sind der wirksamste Schutz gegen Ueberraschungsangriffe.

Der Schwergewichtler unter den SAC-Bombern ist immer noch

das Boeing-Produkt **B-52 Stratofortress**. Dieser Bomber fliegt ca. 1000 km/h und operiert in Höhen bis zu 16 km. Neuere Versionen B-52G und B-52H waren die ersten raketentragenden Bomber Amerikas. Zusätzlich zu den zwei Hound-Dog-Raketen tragen sie im Rumpf nukleare Waffen in den Schächten.

Der vielgestaltige Bomber kann aber auch nur konventionelle Waffen tragen, seit dem Juni 1965 wird dies täglich in Vietnam demonstriert.

Die acht Pratt & Whitney-Mantelstromtriebwerke entwickeln zusammen mehr als 50 000 kg Standschub.

Ein B-52 führt mehr Treibstoff mit sich, als drei amerikanische Eisenbahntankwagen tragen können. Dank der Luftbetankung könnte ein B-52 fast unbeschränkt oben bleiben, last but not least ist aber doch noch der Mensch, d. h. die Ausdauer der 6 Mann Besatzung maßgebend. In der B-52G und H wurde der Posten des Heckschützen entfernt, dafür operiert jetzt eine TV-Kamera automatisch gesteuert von dort aus. Das volle Startgewicht einer B-52 beträgt ca. 238 Tonnen, die Spannweite beträgt 56 m, Länge 48 m, Höhe 12 m, Flügelfläche 371 Quadratmeter! Die elektronische Ausrüstung des Bombers hilft ihm feindliche Radar-Boden- oder Luft-Stellen zu irritieren und damit die Aussichten für einen Erfolg positiver zu bewerten.

Der B-58-Hustler-Bomber operiert in Höhen und mit Geschwindigkeiten, in denen er höchstens vom sowjetischen Bomber «Blinder» Konkurrenz zu fürchten hätte. Der Hustler führt unter seinem Rumpf einen fast ebenso langen stromlinienförmigen Behälter mit sich. In ihm trägt der Bomber Treibstoff und eine nukleare Waffe mit. Der ganze Behälter ist abwerfbar. Um diesen Behälter und die vier Triebwerksgondeln nicht zu gefährden, besitzt der B-58 ein extrem hohes Fahrgestell. Jedes Hauptfahrgestell weist 8 Räder auf.

Das SAC befiehlt zwei B-58-Geschwader, das 43. in Little Rock und das 305. in Bunker Hill.

Nicht zuletzt hängt die Wirksamkeit eines B-52 oder B-58-Bombers vom Treibstoff ab, und diesen erhält er von einer gewaltigen Tankerflotte des SAC. 1923 war eine Luftbetankung zum ersten Mal gezeigt worden. Regelmäßig wurde diese aber erst 1948 eingeführt, als umgebaute B-29 zu Tankern wurden. Im Juni 1957 erhielt das SAC **die ersten KC-135**, eine Tanker-version des Passagierflugzeugs Boeing 707, die sog. Stratotanker. Jet-Jet-Betankung erlaubt den SAC-Bombern, Geschwindigkeit und Richtung sowie auch die Höhe während der Operation beizubehalten.

Ofters werden die SAC-Tanker auch beigezogen, um Jäger und Jagdbomber des TAC (Tactical Air Command) zu betanken. Durchschnittlich pumpen SAC-Tanker 1180 Billionen Kilo Treibstoff pro Jahr in die Tanks der Bomber und Jäger. Das ergäbe einen amerikanischen Eisenbahntankwagenzug von 64 5000 Wagen oder eine Eisenbahnzuglänge von Basel bis Florenz.

Der Kern der **Interkontinentalraketen** der USAF umfaßt heute vorwiegend Minuteman- und Titan-II-Raketen, die aus unterirdischen Silos abgefeuert werden können. Diese Schächte sind über die ganzen USA verstreut. Heute umfaßt diese Waffe 54 Titan- und über 900 Minuteman-Raketen. Geplant sind 1000 Minuteman-Raketen. Innerhalb von Sekunden können diese feststoffgetriebenen Lenkwaffen gestartet werden. Die Minuteman-Silos können nur durch direkte nukleare Treffer ausgeschaltet werden.

Irrtümliche Startvorgänge, durch Personal ausgelöst, sind nicht möglich. Dazu sind stets zwei Mann notwendig, wovon der eine der Kommandant der Raketenmannschaft sein muß, da nur er zusammen mit einem zweiten Offizier Zugang zu den Auslöse-Vorrichtungen hat. Die Raketenmannschaften sind mit Pistolen bewaffnet.

Die Minuteman-II-Rakete ist eine verbesserte Version der 3-stufigen Feststoff-Rakete und hat vor allem eine größere Reichweite. Die Minuteman ist 20 m hoch, hat 2 m Durchmesser, fliegt ca. 10 000 km und wiegt beim Start ca. 30 Tonnen. Sie trägt einen Nuklearsprengkopf mit Mach 22 an seinen Bestimmungsort.

Die Titan II ist 30 m lang, hat 3,3 m Durchmesser, fliegt ca. 9500 km weit und wiegt mit Treibstoff ca. 150 Tonnen.

Die Kombination Bomber-Rakete wurde zum ersten Mal 1959 erprobt, als das SAC die **AGM-28 A (Hound Dog)**, eine Ueber-

schall-Luft-Boden-Rakete, übernimmt. Die B-52 dient als fliegende Plattform für die Hound Dog. Der Bomber kann diese Rakete bereits 500 Meilen vor dem Ziel zünden. Die Hound Dog wird von einem eigenen elektronischen Führungssystem ins Ziel geleitet.

Trotz all diesen Umständen kann ein Bomber in der heutigen Zeit doch recht stark gefährdet werden, insbesondere durch Boden-Luft-Lenk Waffen. Um die SAC-Bomber vor solchem Unheil zu bewahren, wurde die **ADM-20 A Quail** entwickelt. Diese Rakete ist nur 4,5 m lang, sie wird vom B-52 gestartet und fliegt dieselbe Geschwindigkeit wie der B-52, ferner ruft sie auf dem Radarschirm ein ähnliches «Blip» hervor, wie dasjenige einer B-52. Auf diese Art den Feind zu irritieren, begünstigt andererseits das Eindringen der wahren Bomber in das Zielgebiet, und unter Umständen könnte die Besatzung eine Rückkehr auch der Quail verdanken. Die Quail wird in den Bombenschächten der B-52 mitgeführt.

In der heutigen Zeit der schnellen Fernlenk Waffen, die in einer Stunde den Erdball umkreisen können, ist es von größter Wichtigkeit, daß eine Organisation, wie sie das SAC darstellt, innert Sekunden oder Minuten wirksame Gegenmaßnahmen ergreift.

Heute sind, auf Anordnung des US-Präsidenten, ständig 50 Prozent der Bomber und Tankerflotte auf Alarmstufe gesetzt. Das ballistische Lenk Waffenfrühwarn-System versieht das SAC mit den notwendigen Informationen und schlimmstenfalls mit dem Alarm.

Diese Tag- und Nachtbereitschaft erfordert aufopfernde Arbeit vom Wartungspersonal. Die Flugzeuge sind am Ende der Pisten parkiert. Ausrüstungsgegenstände werden stets gecheckt und ersetzt, so daß die Maschine jederzeit startbereit ist.

Bomber- und Tankerbesatzungen leisten meist einen Dienst von 74 Stunden in der Woche! Sie schlafen und verpflegen sich möglichst nahe den Jets, wobei sie stets das Kombi tragen und die übrigen Ausrüstungsgegenstände in Griffnähe haben oder aber im Jeep, der sie in rasender Fahrt bei Alarm zur B-52 bringt. Vom Zeitpunkt des Alarms an geht es ca. 3–5 Minuten, bis die Männer in ihren Bombern losrollen oder schon in der Luft sind.

Einmal in der Luft, fliegen die Besatzungen bestimmte Gebiete, nicht sehr weit vom Feindesterritorium entfernt, an und kehren zur Basis zurück. Die sog. «positive control» gewährleistet dabei, daß nicht ein Krieg aus Versehen ausgelöst wird. Die Bomber wählen erst ihren definitiven Kurs ins Feindgebiet, wenn sie einen vom Präsidenten autorisierten, verschlüsselten Befehl dazu erhalten haben.

Ein bestimmter Prozentsatz der B-52-Flotte ist 24 Stunden und 7 Tage in der Woche ständig in der Luft. Ein sehr altes Sprichwort begründet dieses Verhalten: «Wenn der Feind nicht weiß, wo du bist, kann er dich auch nicht treffen.» Die B-52 bleiben in der Luft, bis ihre Ablösungen ebenfalls oben sind. Während der Kubakrise verzeichnete das SAC den ersten Großalarm in der Geschichte der Luftfahrt.

Die Raketen hingegen können erst gezündet werden, wenn der Feind offensichtlich angreift, denn diese Geschosse können nicht mehr zurückbeordert werden, wenn sie einmal gestartet sind. Wie bei den Bombern sind natürlich auch die Raketen-Kommandoposten 24 Stunden im Tag bemannt.

Der SAC-Raketenmann ist ein qualifizierter Techniker. Dieser Posten ist in der USAF sehr begehrt. Die Titan-II-Besatzung zählt 4 Mann, die Minuteman I hat eine Zwei- und die Minuteman II eine Drei-Mann-Besatzung. Jeder Missileman ist mindestens im Rang eines Captains, USAF.

Das Hauptquartier des SAC sieht folgendermaßen aus: Das Gebäude ist siebenstöckig, drei sind über der Erdoberfläche, dann eine Art Parterre, und drei Etagen sind unter der Erde. Hier sind nur Personen zugelassen mit spezieller Bewilligung. Im Kriegsfall würden diese drei unteren Stockwerke abgeriegelt. Deshalb befindet sich dort ein 15-Betten-Spital mit zwei Ärzten. Während zwei Wochen könnten dort 800 Leute verpflegt werden. Vier 750 KW Generatoren würden für Energieversorgung bedacht sein, wobei auch genügend Brennstoff dazu vorhanden wäre. Die Außenwände sind 60 cm dick, reiner Stahlbeton. Der ganze Unterteil des Gebäudes ist speziell durch eine verstärkte Stahlbetondecke gesichert, ebenso der Kommandobalkon (zusätzlich 90 cm und die übrigen Gebiete unter dem Boden 60 cm). Jedes der drei Untergrundstockwerke hat ferner 25 cm dicke Stahldecken. Der eigentliche Kontrollraum liegt 16 m

unter der Erde. SAC-Kontrollraum, Verbindungs- und Kommunikationswesen, Wetterstelle, Nachrichtenwesen sind dort unten stationiert.

Der eigentliche Kommandoraum wird von einem Balkon im Hintergrund beherrscht. Der SAC-Kommandant und sein Stab wären im Ernstfall dort stationiert. Von dort oben hat der SAC-Boss Uebersicht auf sechs quadratische Tafeln (je 25 Quadratmeter) auf der gegenüberliegenden Wand. Der Kontrollraum ist 50 m lang, 9 m breit und 6 m hoch. Auf diese quadratischen Tafeln werden laufend die neuesten Ermittlungen projiziert. Damit erhält der Stab eine möglichst eingehende Uebersicht der Aktionen. Mit speziellen Filmen und Verarbeitungsanlagen können die Aufnahmen innert 4 Sekunden entwickelt werden und innerhalb Minuten sind sie auf den Tafeln zu sehen, Flugzeugstandorte, Wetterkarten usw. Die Hauptarbeit leisten aber eine Reihe von Computern, die dem SAC-Boss überhaupt eine Entscheidung ermöglichen. Der Kommandoposten ist übrigens zugleich auch Nervenzentrum des weltumfassenden SAC-Uebersichtungs-Systems. Mit dem roten Telefon sind direkt über 70 untergeordnete Kommandoposten erreichbar. Ein anderes goldenes Telefon verbindet den Chef direkt mit dem Vereinigten Generalstab (Joint Chiefs of Staff) in Washington. Mit Hilfe eines bestimmten Radiosenders (genannt «short order») können alle SAC-Maschinen, wo sie auch sind, erreicht werden. Beim Befehl des Präsidenten kann ihnen damit u.U. die «Go Code» übermittelt werden, d.h. der Einsatzbefehl im Ernstfall. Andere Systeme orientieren die Instanzen im Kommandostand über eventuell anfliegende Fernlenk Waffen und irgendwelche Nuklearexplosionen über einem amerikanischen Gebiet würden ebenfalls visuell auf einer der Tafeln sichtbar.

Sollte der unterirdische Kommandoposten ausgeschaltet werden, würde die Kontrolle durch «einen andern» oder durch einen der fliegenden Kommandoposten übernommen. Die nötigsten Funktionen könnten dabei von diesen fliegenden Kommandoposten in Verbindung mit dem Präsidenten übernommen werden. Der 55th Strategic Reconnaissance Wing (55. Strateg. Aufklärungsgeschwader) stellt dabei diese EC-135 C Jet-Strato-tanker als fliegende HQ. Ultrahohe Frequenzen ermöglichen den Kontakt mit den verschiedenen Stellen, SAC Untergrund, Washington usw.

Zukünftige Maschinen für das Strategische Luftkommando sind die SR-71 und die FB-111.

Die erste **SR-71**, der Welt schnellster und modernster Aufklärer, wurde am 7. Januar 1966 dem SAC in Beale AFB abgeliefert.

Die Maschine fliegt mehr als Mach 3 und operiert in 26 km Höhe, sie wird vom 4200. Strategischen Aufklärungsgeschwader geflogen. Das erste Flugzeug, eine Trainer-Version für zwei Piloten, wird SR-71 B genannt und fliegt zweimal pro Woche. Dieses Geschwader wird in Zukunft auch die SR-71 A empfangen. Das Flugzeug wird von zwei Pratt & Whitney J-58-Triebwerken angetrieben und hat eine Normalgeschwindigkeit von 3200 km/Std. Die Maschine wurde von Lockheed entwickelt, die Besatzung setzt sich aus Pilot und Aufklärungs-System-Offizier zusammen. Bei einer Geschwindigkeit von 3200 km/Std. in einer Höhe von 26 km wäre die Maschine fähig, in einer Stunde 60 000 Quadratmeilen zu überwachen!

Im Jahre 1968 soll nach endgültigen Angaben das TAC (Taktische Luftkdo.) 331 **FB-111**, das SAC aber 64 Stück erhalten (die Navy 24, 24 Australien und 50 für England). Diese neue Maschine mit schwenkbaren Tragflächen wurde in Europa zum ersten Male am letzten Flugmeeting von Le Bourget nahe Paris (Juni 1967) gezeigt. Geplant ist die Maschine als Ersatz für die B-52. Das Flugzeug wird als taktischer Jäger eingesetzt werden. Im Vergleich zur B-52 ist die F-111 schneller in hohen und tieferen Lagen als die B-52. Die F-111 trägt auch konventionelle oder nukleare Waffen. Das neue Flugzeug ist nicht so riesig wie die B-52, d.h. es ist leichter zu manövrieren, zudem besitzt die F-111 denselben Aktionsradius wie die B-52. Die SAC-Version FB-111 des eigentlichen F-111 wird ungefähr den Rumpf der Jägerversion vom TAC und die längeren Flügel der Navy-Version übernehmen und somit ein etwas anderes Aussehen haben.

Seit dem 18. Juni 1965 hat das SAC fast täglich kriegsähnliche Einsätze zu fliegen. Von Guam und neuestens auch von Thailand aus operieren B-52 und KC-135 gegen Vietnam. Jeder B-

52 trägt bis zu fast 30 Tonnen Bomben. Meist werden 85 x 500 Pfund oder 42 x 750 Pfund in den Bombenschächten getragen und 24 x 750 Pfund Bomben an den Außenrecks der Flügel. Von Guam aus werden die B-52 einmal auf ihrer 12stündigen Mission luftbetankt.

Die KC-135 betanken aber auch Jäger und Aufklärer der Luftwaffe für ihre Aufgaben über Nordvietnam. Vom Juni 1965 bis Juni 1966 betankten die KC-135 mehr als 240 mio. Kilo Treibstoff für B-52, Jäger und Aufklärer in der Region Südostasien. Die B-52 flogen mehr als 350 Missionen und luden mehr als 70 000 Tonnen Bomben ab. Nach General McConnell, Stabschef der US Air Force, hätten die B-52-Missionen große Erfolge erzielt. Der Luftwaffenminister Harold Browne sah im Erfolg der B-52 in Vietnam eine Bestätigung der Existenzberechtigung solcher Bomber. Nach General Westmoreland haben die B-52-Angriffe nicht nur demoralisierende Wirkung für den Vietcong, sondern verstärkten auch die amerikanische Kampfwirksamkeit. Nach einem der ersten B-52-Angriffe, die Unterstützung für Marinefüsiliere flogen, schrieb Generalmajor Walt, Kdt. der 3. amphibischen Kampfgruppe der Marines, an SAC-Boss General Ryan:

«Wir sind sehr von den Resultaten der Bombardierungen beeindruckt. Wir sind entzückt. Die Zeit war genau, die Treffer ausgezeichnet gelegen, und der Gesamteffekt wunderbar. Wir dringen nun in das Tal vor, um einen genaueren Anblick zu erhalten. Nochmals vielen Dank, wir hoffen, daß sie wiederkommen.»

Trotz dieser Aktionen, relativ ein kleiner Prozentsatz der B-52, ist dort beschäftigt, wird die Hauptaufgabe des SAC, nämlich die nukleare Abschreckung, nicht vernachlässigt.

In Guam startet ein B-52-Kommandant die Triebwerke seiner Maschine. — Ein Navigator einer B-58 errechnet einen neuen Kurs über den Nordpol. — Ueber dem Chinesischen Meer manövriert sich ein Thunderchief langsam an den Betankungstrichter einer KC-135. — In den Silo-Anlagen in Montana eilt eine Minuteman-Besatzung in ihre Arbeitsräume während eines Alarms. — Ein Verbindungs-Offizier checkt die Verbindung mit einer B-52 über dem Atlantik.

Die Liste ist nicht, nie komplett. All diese Ereignisse können sich jetzt gerade, da Sie diese Zeilen lesen, irgendwo abspielen und sie wiederholen sich 365 mal 24 Stunden im Jahr!

Luftstützpunkt Torrèjon bei Madrid, Spanien: Samstag, den 5. August 19... , 19.42 Uhr, Alarm! In den Bereitschaftsräumen gleiten die Besatzungen von ihren Pritschen in die Stiefel, die Kombi tragen sie ja bereits, im Laufschrift geht es zu den Fahrzeugen. Im irrsinnigen Tempo rasen die Chevys und Jeeps über die Pisten zu den bereitstehenden B-52-Bombern, in jedem Fahrzeug befindet sich eine komplette sechsköpfige Besatzung, die Mechaniker stehen bereits vor den Riesengebombern, noch im Abbremsen stürzen sich die Piloten aus den Jeeps, noch ein 20-m-Spurt und sie stehen unter der mächtigen Nase des Bombers. Wieselflink klettern sie in den Metallbauch, das letzte Bein ist kaum verschwunden, schließen sich die schweren Klappen sachte. In aller Eile schnallt sich jeder fest, stülpt den Fliegerhelm über. So rasch als möglich durchgehen Pilot und Co-Pilot die Checkliste. Triebwerk Nr. 1, 2, 3, ... und 8, all clear, «Kitty Seven ready for take off!» Und schon rollen die 10 Maschinen, die zehnte ist von der ersten mehr als 600 Meter entfernt, langsam und schwerfällig Richtung Startpiste. Die erste Maschine startet und ist noch nicht von der Piste weg, als schon die zweite B-52 anrollt, im 35-Sekunden-Abstand brausen sie, eine schwere, schwarze, achtfache Rauchschleppe hinter sich ziehend, über die Piste, die erste B-52 zieht rechts weg, die zweite links, die dritte wieder rechts usw. Vom Alarm bis zum Start der ersten Maschine vergingen keine 5 Minuten!

Dies ist die Schilderung eines Alarmablaufs auf einem B-52-Stützpunkt, die Männer müssen schnell sein, sonst haben sie keine Chance, und sie sind schnell. Wiederholtes Training verschafft ihnen diese Routine. Jedesmal, wenn sie aufsteigen, wissen sie nicht, ob es Ernstfall oder Uebung ist, das werden sie erst in der Luft erfahren. Aufatmend werden sie dann ihre Arbeit fortsetzen und zum Stützpunkt zurückkehren.

Wie viele andere See-, Land- und Luftstreitkräfte, leisten auch die Männer des SAC einen wesentlichen Dienst, um einen dritten Weltkrieg zu vermeiden und nukleare Angriffe abzuschrecken. Die Männer tun ihr Bestes für die Heimat, für den Frieden, und — für uns!

Besten Dank schulde ich folgenden Stellen, die mich mit Material versorgten, um einen solchen Bericht für den «Schweizer Soldat» zusammenstellen zu können:

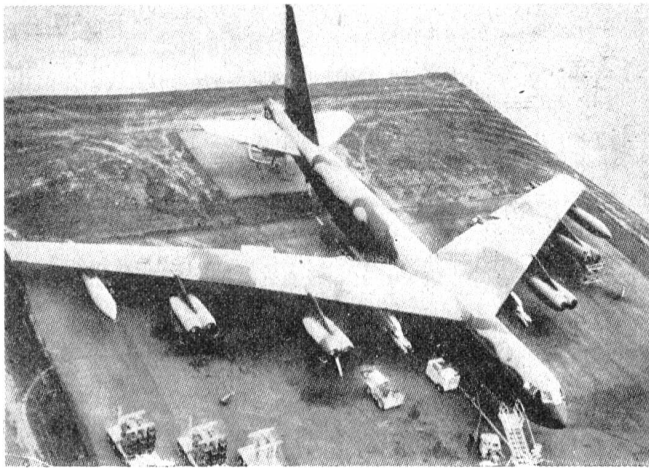
- Headquarters SAC, Offutt Air Force Base, Nebraska
- Commanding Officer, 43rd Bomb Wing, Little Rock AFB, Arkansas
- Commanding Officer, 98th Bomb Wing, Torrèjon bei Madrid, Spanien.



Viersterngeneral John D. Ryan, Kommandant des Strategischen Luftkommandos der USA. Selber Bomberpilot im letzten Weltkrieg. Weiteres über den General s. Text. Wohin ihn auch immer die Wege führen, hat General Ryan einen kleinen Sender bei sich, um in ständiger Verbindung mit SAC-Headquarters zu sein!



Eine KC-135-Tankermaschine betankt einen B-52-Bomber hoch über den Wolken. Die KC-135 ist eine SAC-Version der zivilen Boeing 707.



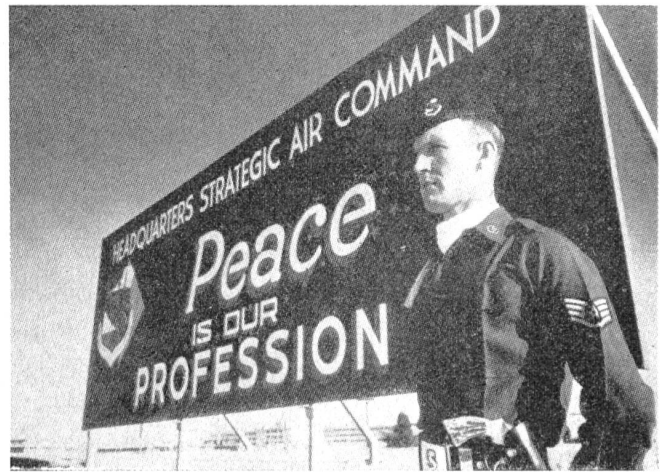
Auf einem Abstellplatz der Andersen AFB, Guam, wird eine B-52H starkklar gemacht. Für den Vietnam-Einsatz wurde der Maschine ein Tarnanstrich gegeben, auf dem mehr als 6stündigen Anflug trägt sie entweder 500- oder 750-Pfund-Bomben im Bombenschacht und an Flügelrecks. Auf der Photo erkennen wir, wie Mannschaften die Bomben auf Anhängern heranbringen. Zwischen innern Triebwerksgondeln und Rumpf, wo sonst üblicherweise die Hound-Dog-Raketen hängen, sind auch Bomben angebracht worden.



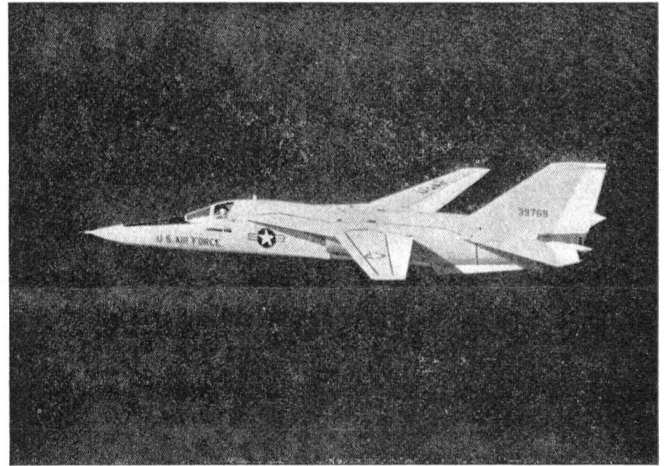
Nach einem Alarm wurde die Besatzung per Auto zum Bomber gebracht, den sie nun bemannt. Im Vordergrund ist eine Hound-Dog-Luft-Boden-Fernlenkwafe sichtbar. Der Bomber kann diese Wafe schon 500 Meilen vom Ziel entfernt zünden.



Und hier ein Blick in die im Text eingehend beschriebene Kommandostelle des SAC, drei Stockwerke unter dem Boden in Nebraska. Diese Stelle ist ständig in Verbindung mit sämtlichen Bomberverbänden des SAC auf der ganzen Welt. In der Mitte der Pultreihe sind das rote und das goldene Telefon. Oben rechts ist der erhöhte Balkon sichtbar, um General Ryan und seinem Stab Uebersicht über die Projektionen auf den Tafeln (links) zu gewähren.



Diese riesige Tafel steht am Eingang zum Hauptquartier des SAC auf der Offutt AFB bei Omaha in Nebraska. «Peace is our Profession» – Friede ist unser Beruf – lautet das Motto des SAC. Vertrauenswürdige Unteroffiziere der Luftwafe leisten bewaffnete Wahe überall im Stützpunkt.



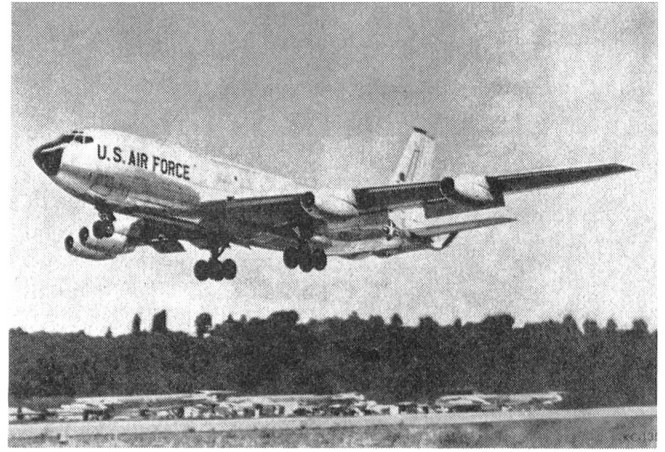
Hier das neueste Flugzeug der USA. Auch das SAC bestellte 64 Maschinen dieses Typs F-111, das SAC wird die Maschine unter der Bezeichnung FB-111 übernehmen. Die Maschine ist zweistrahlig, hat zwei Mann Besatzung und besitzt schwenkbare Tragflächen. Auch die Navy soll 24 Maschinen auf ihren Trägern einsetzen. Hier sind die Tragflächen herausgeschoben für den Langsamflug.



Das Bild zeigt eine Zweimannbesatzung einer Minuteman-I-Rakete. Diese bewaffneten Offiziere (hier ein Captain) könnten die Rakete bei eintreffendem Befehl nur zu zweit zünden, da jeder nur einen ergänzenden Schlüssel zur Anlage besitzt; dies ist nur eine der vielen Sicherheitsmaßnahmen!



1



2



3

1
Eine Convair-B-58-Hustler, auf 14 000 Meter Höhe aufgenommen von einem zweiten Hustler. Gut sichtbar unter dem Rumpf ist der erwähnte stromlinienförmige, abwerfbare Behälter, der Bomben oder Treibstoff enthalten kann. Unter dem Cockpit ist das Farbband mit dem SAC-Wappen sichtbar, das jede SAC-Maschine unter der Nase trägt. Hier eine Maschine des 43. Bomb Wing.

2

Eine KC-135-Luftbetankungsmaschine des SAC, kurz nach dem Start aufgenommen. Am Schwanz ist der aufgezoogene Betankungsstutzen mit seinen Stabilisierungsflossen sichtbar.

3

Blick in eine EC-135C, fliegende Kommandostelle. Ein Offizier im Generalsrang ist an Bord, und weitere hohe Fachoffiziere leiten bei einer eventuellen Vernichtung des Hauptquartiers in Offutt AFB die weiteren Operationen von hier aus.

Alle Photos sind Official US Air Force Photos / J. Kürsener

Blick über die Grenzen

Schweden entwickelte modernsten Tank der Welt

Panzer «S» schwimmt wie ein Fisch und verkriecht sich wie ein Maulwurf

Der neue turmlose «S»-Tank mit fixiertem Geschütz, der für die Panzerverbände der schwedischen Landstreitkräfte vorgesehen ist und auch Amphibienoperationen durchführen kann, wird jetzt serienmäßig hergestellt. Er wird von militärischen Fachleuten als die fortschrittlichste heute überhaupt erhältliche Tankkonstruktion bezeichnet. Der neue Panzer wurde kürzlich von den Bofors-Werken einer Reihe ausländischer in Stockholm akkreditierter Militärattachés im Beisein des Oberbefehlshabers der schwedischen Streitkräfte, General Torsten Rapo, vorgeführt.

Der «S»-Tank wurde von einer Gruppe Fachtechniker der schwedischen Armee konstruiert und in Zusammenarbeit mit dem Bofors-Konzern praktisch entwickelt. Er zeichnet sich durch sein außerordentlich flaches Profil (er mißt nur 1,9 m, während vergleichbare Konstruktionen im allgemeinen 2,5 bis 3 m hoch sind) und geringes Gewicht aus. Das niedrige Profil und die schrägen Panzerwände dürften die Zielfläche des Tanks um etwa 30 Prozent verringern.

Der neue Tank ist mit einer 10,5-cm-Automatkanone und drei Maschinengewehren bestückt, sämtlich fixiert und ausschließlich den Fahrzeugbewegungen folgend. Der Rumpf wird hydrostatisch gesteuert. Die Geschützelevation hängt mit dem

hydropneumatischen Aufhängesystem des Tanks zusammen. Für den Antrieb sorgt eine Doppelanlage, bestehend aus einem treibstoffunempfindlichen Dieselmotor und einem Gasturbinenmotor. Der Panzer bewegt sich rasch und unbehindert in unwegsamstem Gelände.



Schwedens neuer Panzer «S» gilt als der zur Zeit modernste der ganzen Welt. Er verfügt über ein Gesamtgewicht von 37 Tonnen; seine Länge mit Kanone und äußerer Ausrüstung beträgt 8,8 m, die Gesamtbreite 3,3 m.

Beim Ueberqueren von Gewässern schwimmt der «S»-Tank mit Hilfe einer besonderen Anordnung und einem Kunststoff-Blasebalg. Es genügen 15 Minuten, um das vielseitige Fahrzeug schwimmfähig zu machen, einschließlich Aufblasen des Balges und Verlängerung des Auspuffrohres. Im Wasser bewegt sich der Tank mit einer Geschwindigkeit von 3

Knoten und ist bereits nach Bodenföhlung auf dem Landungsufer wieder feuerbereit. Der «S»-Tank hat eine Besatzung von 3 Mann, kann aber seine Kampfaufgaben auch mit einem einzigen Besatzungsmann durchführen. Zur Kampfausrüstung gehört u. a. ein gyrostabilisiertes Richtgerät, das 6-, 10- bzw. 18mal vergrößert. Das horizontale Gesichtsfeld umfaßt 105 Grad. Innerhalb einer Sekunde schwenkt das Fahrzeug um 90 Grad. Der Panzer «S» ist auch sein eigener Bulldozer und kann sich wie ein Maulwurf «verkriechen». Mit einem leicht zu montierenden Schachtblatt ausgerüstet, ist er in der Lage, auch einfachere Schanzarbeiten auszuführen.

Tic



Auch den Tücken des Winters ist der neue Schweden-Panzer vollauf gewachsen.