

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 62 (1987)

Heft: 2

Artikel: "Der Flugzeug-Friedhof"

Autor: Kindle, Markus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-713902>

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>

«Der Flugzeug-Friedhof»

Leutnant Markus Kindler, Münchenstein



A4 Skyhawk

Kurz nach Beendigung des 2. Weltkrieges suchten die amerikanischen Luftstreitkräfte einen geeigneten Ort, um ihre dank der gewaltigen wirtschaftlichen Kraft der USA überproduzierten und von den Kriegsschauplätzen in Europa und im Pazifik zurückkehrenden Flugzeuge abzustellen und sie dann später zu verschrotten.

Unweit des Städtchens Tucson, im Bundesstaat Arizona, liegt der Luftwaffenstützpunkt «Davis-Monthan». Weil man hier ideale klimatische Bedingungen vorfand, wurde ein abgelegener Wüstenabschnitt um die «Davis-Monthan» AFB ausgewählt, um die Militärflugzeuge einzulagern. Das Gebiet um Tucson zählt zu den heissesten Regionen der Vereinigten Staaten, Temperaturen von 40 Grad Celsius und mehr sind hier an der Tagesordnung. Die Regentage eines Jahres lassen sich an einer Hand abzählen. Die Luftfeuchtigkeit beträgt im Jahresdurchschnitt 10 bis 20 Prozent. Korrosionsschäden können deshalb auf ein Minimum reduziert werden. Zudem ist der Boden hier so hart, dass man problemlos die schwersten Maschinen rollen und parken kann.

Zuerst flog man Bomber vom Typ B-29 «Superfortress», B-24 «Liberator» und C-47-Transportflugzeuge zu ihrer letzten Ruhestätte ins immer sonnige Arizona. Doch schon kurze Zeit später war die ganze Typenvielfalt der USAF in Tucson vertreten. Aber schon 1948 musste die US Luftwaffe auf einen Teil der eingemotteten Flugzeuge zurückgreifen. Transportmaschinen vom Typ C-47 und C-54 «Skymaster» wurden dringend als Verstärkung der Berliner Luftbrücke gebraucht. Einige Jahre später mussten B-29 und P-51-«Mustang»-Jagdflugzeuge Tucson in Richtung Japan verlassen. Die US Air Force benötigte sie für Einsätze im Korea-Krieg. Auch während des Vietnam-Krieges bewährte sich das Nachschubdepot für die Versorgung der Kampfverbände mit Flugzeugen und Ersatzteilen. So wurden beispielsweise eingemottete A-1 «Skyraider», A-26 «Invader» und T-28 «Trojan» auf der Davis-Monthan AFB auf Vordermann gebracht und nach Südostasien verlegt.

Zurzeit stehen ungefähr 3500 Flugzeuge und Hubschrauber, die entweder bei der Air Force, Navy, Marines oder bei der Coast Guard im Einsatz standen, unter der Kontrolle des Military Aircraft Storage and Disposition Center (MASDC). Es handelt sich zwar zum grössten Teil um Flugzeuge überholter Technologie, aber gerade diese Technologien waren für eine lückenlose Entwicklung der Aviatik bis in die heutige Zeit verantwortlich.

Bevor ein Flugzeug beim MASDC eingelagert wird, wird es für eine längere Standzeit speziell präpariert. Zuerst werden alle Waffensysteme, elektronische Geräte, empfindliche Bauteile, wie zum Beispiel Platin oder Golddrähte für Computer, oder andere der Geheimhaltung unterworfenen Geräte ausgebaut und gesondert gelagert. Danach wird der Treibstoff aus den Tanks und den Zuleitungen gepumpt, die dann mit leichtem Öl durchspült werden, so dass ein Ölfilm zurückbleibt. Zum Schutz vor Sand werden die Lufterläufe und Triebwerksaustritte mit Papier abgedeckt. Die Cockpitverglasung wird mit einer speziellen Plastikschicht, «Spraylat» genannt, überspritzt. Der weisse «Spraylat» schützt nicht nur das Innere der Maschinen vor Wasser und Sand, sondern er regelt auch die Innentemperatur. Während der Sommermonate steigt die Innentemperatur eines ungeschützten Flugzeuges auf über 80 Grad Celsius an. Dadurch werden unweigerlich Bauteile, wie zum Beispiel Gummiabdichtungen, unbrauchbar gemacht. In einer mit «Spraylat» abgedichteten Maschine beträgt die Differenz zwischen Innen- und Aussentemperatur lediglich 9 Grad. Dank diesen einfachen Massnahmen lassen sich die Flugzeuge mehrere Jahre mit einem Minimum an Wartung und Unterhalt einlagern.

Während des Korea- und Vietnamkrieges war

die amerikanische Luftwaffe froh, auf einige der hier eingelagerten Militärflugzeuge zurückgreifen zu können. In einem zukünftigen bewaffneten Konflikt wären die USA in der Lage, innerhalb weniger Wochen einen Teil der 3500 Flugzeuge wieder einsatzbereit zu machen. MASDC unterhält somit die grösste Reserveluftwaffe der Welt. Für einige Flugzeuge ist der Aufenthalt in Tucson nur von kurzer Dauer. Einige mit den USA verbündete Nationen machen von diesem einmaligen Flugzeugmarkt Gebrauch und kommen so dank MASDC zu billigen Occasions-Maschinen. So wurden erst kürzlich einige C-123-«Provider»-Transportflugzeuge, die seit dem Ende des Vietnamkrieges hier eingemottet wurden, der südkoreanischen Luftwaffe verkauft. Einige Einzelstücke wechseln sogar ins Zivilleben über. So stehen seit einiger Zeit OV-1 «Mohawks», die einst bei der US Army im Einsatz standen, im Dienste der amerikanischen Zollbehörde. Zahlreiche Hubschrauber, die das MASDC verliessen, fanden bei diversen Polizeieinheiten im ganzen Lande ein neues Betätigungsfeld.

Ein grosser Teil der Maschinen wird jedoch als Ersatzteillieferer gebraucht. Als Präsident Carter das Programm für den B-1 strich, musste das «Strategic Air Command» zwingendermassen die Dienstzeit der noch verbleibenden rund 400 B-52-Bomber verlängern. Da aber seit geraumer Zeit die Produktion von Ersatzteilen für die «Stratfortress» eingestellt worden ist, müssen nun die beim MASDC eingelagerten B-52 als «Organspender» erhalten. Ursprünglich war für die B-52 eine Einsatzdauer von 10 Jahren geplant gewesen, dann wurde sie auf 30 Jahre verlängert, und nun sollen die restlichen Bomber als Cruise-Missile Träger bis ins Jahr 2000 beim Strategic Air Command im Einsatz stehen. Die Neuanfertigung von B-52-Ersatzteilen würde gewaltige Kosten verursachen. Vor einiger Zeit musste eine «Alligator-Clamp», ein kleines Verbindungstück, an einer B-52H ersetzt werden. Die Flugzeugfirma Boeing, aus deren Produktion die B-52 stammt, rechnete aus, dass die Neuanfertigung rund 100 000 Dollar kosten und 18 Monate dauern würde. MASDC baute das Teil aus einer «F»-Version aus und lieferte es für 580 Dollar innerhalb einer Woche. Letztes Jahr wurden so 41 000 Bauteile in einem Wert von 318 Millionen Dollar verkauft oder anderen Zwecken zugeführt. Für den amerikanischen Steuerzahler ist das MASDC eine Kapitalanlage.

Aber nicht nur Militärs und Regierungen zieht es nach Tucson. Unzählige Luftfahrtmuseen vergrössern mit MASDC-Beständen ihre Sammlung. Eines dieser Museen, das Pima Air Museum in Tucson, besitzt heute über 110 Flugzeuge, von denen die meisten beim MASDC «geborgt» und in unzähligen Arbeitsstunden restauriert wurden.

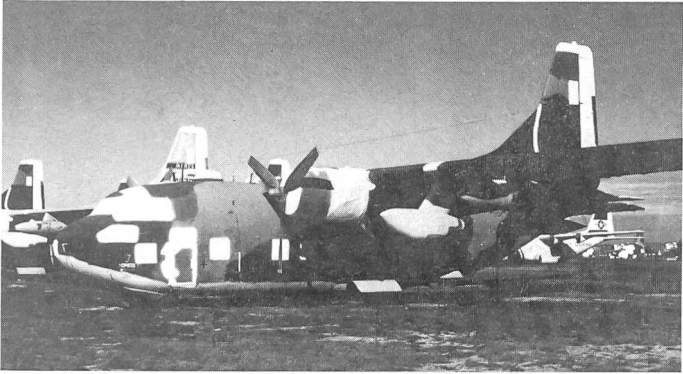
Das Military Aircraft Storage and Disposition Center der amerikanischen Luftwaffe ist also nicht nur besorgt, dass ausgediente US Militärflugzeuge eingemottet oder verschrottet werden, sondern es sorgt auch dafür, dass sie der Nachwelt erhalten bleiben. Fazit: das MASDC ist ein Flugzeug-Friedhof, der in Wirklichkeit keiner ist.



2



3



4



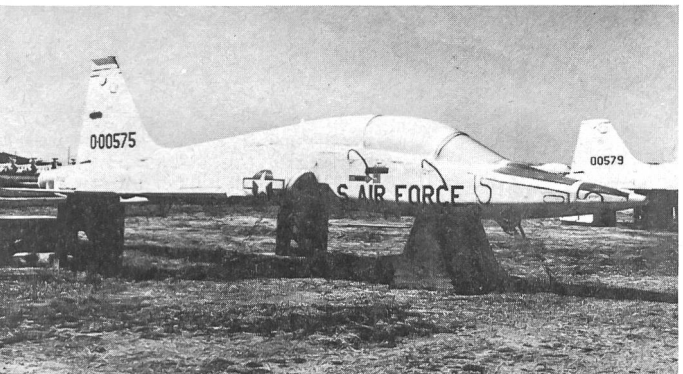
5



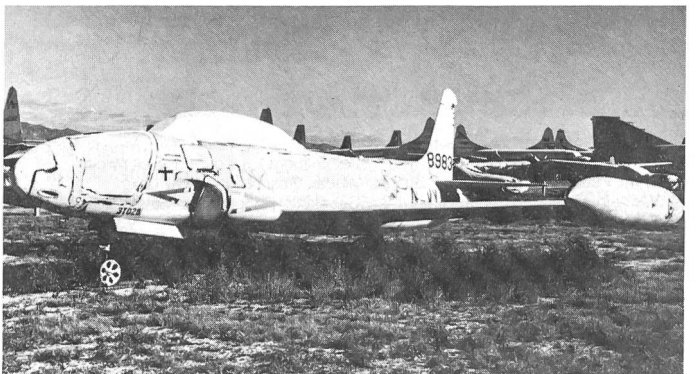
6



7



8



9

- 2 F-105 Thunderchief, MASDC
- 3 B-52 Stratofortress
- 4 C-123 Provider, MASDC
- 5 F-106 Delta Dart
- 6 F-8 Crusader
- 7 F-100 Super Sabre, Pima Air Museum
- 8 T-38 Talon, MASDC
- 9 F-80 Shooting Star, MASDC
- 10 EC-121 Warning Star, Pima Air Museum



10



Deutsche Artilleriestellung. Beachte:

- 10,5 cm Feld-Haubitze. Gewicht in Feuerstellung 1,8 Tonnen. Reichweite 10 km. Feuergeschwindigkeit 6 Schuss/Minute. Geschossgewicht 18 kg.
- Wärmefeuere wenigere Meter hinter dem Geschütz. Kanoniere ohne spezielle Winterausrüstung (z B nur Policemütze).
- Ein Stapel Bereitschaftsmunition zwischen der Spreizlafette.



Deutscher Scharfschütze mit Zielfernrohrkarabiner in einer Hausruine. Beachte die improvisierte Winterarnung: Helmüberzug, grob genähtes Schneehemd



Deutsche Infanteristen säubern ein Waldstück.



Deutsche Reserven auf dem Marsch nach vorne. Beachte:

- Sturmgeschütz mit 7,5 cm Kanone «kurz»
- Infanteristen ohne Winterbekleidung (nur abgewetzter Tuchmantel), Helm mit Winterarnung