

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 22 (1956)
Heft: 7-8

Artikel: Flug-Weltrekorde
Autor: Wetter, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363655>

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: 17.01.2026

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

Die Versammlung wurde mit den interessanten Kurzberichten abgeschlossen, welche die Mitglieder der Delegation abgaben, die sich kürzlich in Schweden und Dänemark mit den Problemen des Zivilschutzes befassten. Die *nordischen Staaten* haben auf dem Gebiet der Zivilverteidigung zweifellos einen gewissen Vorsprung. Die Zusammenfassung der Studieneindrücke lässt aber erkennen, dass wir mit den Vorbereitungen in der Schweiz auf dem richtigen Wege sind und den skandinavischen Vorsprung einholen können, wenn Volk und Behörden die Bedeutung des Zivilschutzes als heute wichtigsten Teil unserer totalen Landesverteidigung erkennen und danach handeln. Sicher ist, dass wir bereits in unseren Luftschutztruppen eine Organisation besitzen, der heute im Ausland nachgeeifert wird.

Aus dem Zentralvorstand

In Bern tagte am 2. Juni 1956 unter dem Vorsitz seines Präsidenten, alt Bundesrat von Steiger, der Zentralvorstand des Schweizerischen Bundes für Zivilschutz, um davon Kenntnis zu nehmen, dass der Bundesrat den eidgenössischen Räten eine *Ergänzung der Bundesverfassung* durch einen Artikel über den Zivil-

schutz beantragt. Der Zentralvorstand begrüsst den Entschluss des Bundesrates, den Zivilschutz in der Bundesverfassung zu verankern und ihm dadurch die feste Grundlage zu geben, die seiner Bedeutung für die Erhaltung und Verteidigung unseres Volkes im Falle eines Krieges entspricht. Andererseits erwartet er, dass die Schaffung der Verfassungsgrundlage die Bearbeitung und den Erlass des Zivilschutzgesetzes nicht verzögere, denn der Aufbau des Zivilschutzes, der mehrere Jahre erfordern wird, muss als dringlich bezeichnet werden.

An der allgemeinen Aussprache beteiligten sich auch die Vertreterinnen der Frauenverbände. Besondere Bedeutung wird nach wie vor der *Aufklärungsarbeit* beigemessen, wie der Schaffung einer Wanderausstellung über den Zivilschutz, einer Werbeschrift, eines besonderen Merkblattes für die Armee und die Aktivierung des Vortrags- und Filmdienstes. Die Mitglieder des Bundes für Zivilschutz, die kürzlich Schweden und Dänemark besuchten, erstatteten einen eingehenden Bericht.

(Ferner wurde in Aussicht genommen, die Herausgabe der *Zeitschrift «Zivilschutz»* vorläufig auf jährlich sechs Normalnummern zu stabilisieren. Red.)

Auch vorgängig der Delegiertenversammlung fand am 23. Juni 1956 in Luzern eine Sitzung des Zentralvorstandes statt, an der Stadtrat Louis *Schwegler* den Gruss von Stadt und Kanton Luzern überbrachte. Der Militär- und Polizeidirektor des Standes Luzern, Regierungsrat *Isenschmid*, würdigte anlässlich eines vom Regierungsrat offerierten Mittagessens im Kunsthause die Bedeutung des Zivilschutzes und sprach dem Schweizerischen Bund für Zivilschutz, seinem Präsidenten und dem Zentralvorstand den Dank für diese im Dienste von Volk und Heimat stehende wertvolle Arbeit aus.

Verfassungsartikel über Zivilschutz

Die parlamentarischen Kommissionen

für dieses Geschäft sind in der Junisession 1956 der Bundesversammlung wie folgt zusammengesetzt worden:

25 Nationalräte: Duft (Präsident), Berger-Basel, Brechbühl, Bringolf-Schaffhausen, Conzett, Cottier, Dietschi-Basel, Favre-Bulle, Fischer, Freimüller, Gemperli, Graber, Gnägi, Grütter, Guglielmetti, Hess-Thurgau, Huber, Jaquet, Müller-Olten, Pidoux, Pozzi, Scherrer, Schütz, Trüb, Tuchschnid.

11 Ständeräte: Schoch (Präsident), Bossi, Danioth, Fauquex, Lampert, Lieb, von Moos, Müller-Luzern, Spühler, Stüssi, Zehnder.

FACHDIENSTE

Flug-Weltrekorde

Von Ernst Wetter, Bern

Der vom britischen Piloten Twiss letzthin aufgestellte Geschwindigkeits-Weltrekord von 1882 Stundenkilometer mit dem Düsenflugzeug *Fairey* wird nicht der letzte sein. Im Gegenteil, er ist der erste von einer Rekordserie, die demnächst folgen wird, denn auch andere Flugzeug-Herstellungsfirmen und Nationen brennen darauf, die Schallgrenze zu überschreiten und diese weit hinter sich zu lassen.

Aber nicht nur um den Geschwindigkeitsrekord wird ein scharfes Rennen ausgefochten, sondern auch um die Bestleistungen in der Distanz und in der Höhe. Schneller fliegen zu können, bringt zugleich die Fähigkeit mit sich, grosse Entfernungen zurückzulegen und enorme Höhen zu erreichen.

Es gibt mannigfache Rekorde im Flugwesen, und der Laie findet sich darin kaum zurecht. Deshalb sei hier versucht, in kurzen Zügen Art und Bedingungen der Flugrekorde aufzuzeichnen.

Alle Bedingungen zur Erlangung von Rekorden mit Luftfahrzeugen sind im «Code sportif» der «Fédération Aéronautique Internationale» (abgekürzt F. A. I.) festgelegt. Diese F. A. I. hat ihren Sitz in Paris und bildet das Dach sämtlicher ihr angehörenden nationalen Aero-Clubs.

Der «Code sportif» bezeichnet drei Rekordarten, nämlich den Nationalen Rekord, den Klassen-Weltrekord und den

absoluten Weltrekord. Uns interessiert hier nur die letztgenannte Art. Der Weltrekord ist absolut beste Leistung, die von irgendeinem Luftfahrzeug erzielt wird. Es können folgende Weltrekorde aufgestellt werden:

- Strecke in gerader Linie ohne Zwischenlandung;
- Strecke in geschlossener Flugbahn ohne Zwischenlandung;
- Höhe;
- Geschwindigkeit über Grundstrecke im Tiefflug;
- Geschwindigkeit in grosser Höhe;
- Geschwindigkeit über geschlossener Flugbahn.

Bei der *Strecke in gerader Linie ohne Zwischenlandung* dürfen keine Richtungswechsel über 90° ausgeführt werden. Jeder neue Rekord muss mindestens 100 Kilometer höher liegen als der vorhergehende. Die Versorgung im Flug und das Zwischenlanden ist verboten. Zur Zeit liegt der Weltrekord bei den Amerikanern, indem 1946 die beiden Piloten Davies und Rankin mit Flugzeug «Lockheed» von Perth (Australien) nach Columbus (USA) flogen und so eine Distanz von 18 082 Kilometer bewältigten.

Die *Strecke in geschlossener Flugbahn ohne Zwischenlandung* gleicht einem Vieleckflug. Auch hier dominieren die Amerikaner mit 14 250 Kilometer, erflogen durch Pilot Lasser auf der «Boeing B-29» im Jahre 1947.

Seltsamerweise gehört der absolute *Höhenrekord* einem Gasballon. Die britischen Piloten Anderson und Stevens erreichten im Jahre 1935 mit ihrem Ballon «Explorer» eine Höhe von 22 066 Meter. Bis jetzt hat noch kein Flugzeug vom Boden aus diese Höhe erstiegen, denn der englische Düsenbomber «Canberra» kam nur bis auf rund 20 000 Meter. — Die Vorschrift besagt, dass der vorhergehende Rekord um mindestens 2 % überboten werden muss.

Der *Geschwindigkeitsrekord über Grundstrecke* führt über 3 Kilometer. Das Flugzeug muss diese Strecke zweimal in jeder Richtung durchfliegen, und die gewertete Geschwindigkeit wird aus dem Mittel dieser vier Flüge berechnet. Die Flughöhe darf 100 Meter nicht überschreiten. An beiden Enden dieser Rekordstrecke sind noch 1000 Meter Anflug zulässig, die mit Maximum 500 Meter Höhe geflogen werden müssen. Der neue Rekord muss um mindestens 1 % höher liegen als der vorhergehende. Das amerikanische Marine-Kampfflugzeug «Skyray» hatte im September 1953 in den vier Parours eine mittlere Geschwindigkeit von 1212 Stundenkilometern erreicht.

Die *Geschwindigkeitsrekorde in grosser Höhe* gehen über eine Distanz von 15—25 Kilometer. Diese Grundstrecke wird an beiden Enden um 5 Kilometer für den Anflug verlängert. Die Flughöhe ist nicht begrenzt. Das Rekordflugzeug muss

aber über der gesamten Strecke eine konstante Höhe einhalten; es werden nur plus oder minus 50 Meter toleriert. Die Strecke ist einmal in jeder Richtung zu durchfliegen, und die gewertete Geschwindigkeit ist das Mittel aus beiden Flügen. Der vorherige Rekord muss um mindestens 1 % überboten werden. Jede Startart des Flugzeuges ist erlaubt, also auch der Start von einem anderen Flugzeug aus. — Der Engländer Twiss überbot den bisherigen amerikanischen Rekord, der mit einem «Super Sabre» (1320 km/h) aufgestellt wurde, um volle 37 %. Er erreichte am 10. März 1956 eine Stundengeschwindigkeit von 1822 Kilometer. Der Flug fand in 11 400 Meter Höhe statt.

Die *Geschwindigkeit in geschlossener Flugbahn* wird in Distanzen von 100, 500, 1000, 2000, 5000 und 10 000 Kilometer ausgetragen. Die Wahl der Höhe ist frei. Der vorherige Rekord muss um mindestens 1 % überboten werden. Es darf während des Fluges weder Betriebsstoff aufgefüllt noch zwischengelandet werden. — Die momentanen Rekorde liegen in den Händen der Amerikaner mit 1172 Stundenkilometer bei 100 km Distanz und 1119 Stundenkilometer bei 500 km Entfernung.

Zweifellos werden in nächster Zeit mehrere dieser alten und noch aus den Jahren 1935 und 1946/47 stammenden Rekorde fallen.

Die Kriegssanität

Von Oberstlt. A. Riser, Bern

In den Rahmen der Neuordnung des Zivilschutzes gehört auch die Bereitstellung einer Kriegssanität. Sie hat *vor allem* die Aufgaben zu übernehmen, welche seinerzeit innerhalb des früheren blauen Luftschutzes der Dienstzweig Sanität zu erfüllen hatte.

Ueber die Kriegserfahrungen und die Organisation, Ausrüstung und Ausbildung der neu zu organisierenden Kriegssanität kann im Sinne einer kurzen Zusammenfassung und Wegleitung folgendes gesagt werden:

1. Die vorgesehene Neuordnung

a) *Allgemeines.* Unter der Kriegssanität ist die gesamte Organisation des Sanitätsdienstes in der Ortschaft zu verstehen, mithin auch die Errichtung von Sanitätsposten, die Zusammenarbeit mit den Spitälern und die Bereitstellung von Sanitätsmaterial (eine Aufgabe, welche im letzten Aktivdienst gemäss besonderen Vorschriften dem Fürsorgedienst zufiel).

Wie bei den andern zivilen Massnahmen, so muss auch hier in der Gemeinde nach Möglichkeit auf bereits vorhandene zivile Organisationen aufgebaut werden. In den Gemeinden und Kantonen haben sich in diesem Sinne vorab die Sanitätsbehörden, beim Bund das Eidgenössische Gesundheitsamt, damit zu befassen. Der Sanitätspolizei der Gemeinde sind schon zu Friedenszeiten im Katastrophenfall ähnliche zivile Aufgaben zugewiesen. Die Tätigkeit der Samaritervereine geht in der nämlichen Richtung.

Der Zweck der Kriegssanität besteht in der Erhaltung des Lebens und damit bei kriegerischen Ereignissen in der sachgemässen Pflege verletzter, erkrankter und erschöpfter Zivilpersonen.

Der Territorialdienst unterstützt die zivilen Behörden bei der sanitätsdienstlichen Versorgung der Zivilbevölkerung bei Kriegereignissen soweit möglich durch die Zuweisung von Sanitätspersonal und Sanitätsmaterial sowie Transportmitteln. Im Sinne des Selbstschutzes werden sich Kranke und Verletzte vorweg mit eigenen Mitteln, unter anderem durch Verwen-

dung eines allgemein abzugebenden Verbandpäckchens, helfen müssen. Ebenfalls ist vorgesehen, alle Angehörigen des Zivilschutzes in der Selbst- und Kameradenhilfe auszubilden.

Im übrigen sollten die Angehörigen der Kriegssanität im Sinne des Genfer Abkommens vom 12. August 1949 über den Schutz von Zivilpersonen in Kriegszeiten ebenfalls in den Genuss des Rotkreuzschutzes gelangen.

b) *Organisation.* Die Kriegssanität muss sich, ähnlich wie der Sanitätsdienst in die Belange der Armee, in die ganze zivile Schutzorganisation der Ortschaft einfügen. Zur Betreuung der Kranken oder Verletzten müssen vor allem unter ärztlicher Leitung stehende *Sanitätshilfsstellen* geschaffen werden. Sie sind entsprechend dem Verbandplatz der Sanitätstruppen derart auszubauen und auszurüsten, dass unter der Leitung von Aerzten die notwendigste sanitätsdienstliche Hilfe geleistet, jede dringende Notoperation durchgeführt und die Transportfähigkeit der Patienten hergestellt werden kann.

Sanitätsposten bezwecken vor allem die Entlastung der Sanitätshilfsstellen. Sie werden wie diese mit dem Rotkreuzzeichen deutlich gemacht und sind vorbereitete Verwundetennester, ausgerüstet mit Material und einer Gruppe der Kriegssanität. Diese Leute haben an Zivil- eventuell auch Militärpersonen die erste Hilfe zu leisten und soweit möglich für die Transportfähigkeit der Patienten und die Uebergabe an die Trägergruppen zu sorgen.

Die *Verwundetennester* (eventuell Notkrankezimmer) der Hauswehren, Kriegsfeuerwehren und Obdachlosenhilfe werden zusätzlich zu den Sanitätsposten je nach Schadenfall bestimmt. Sie sind unter Markierung an Strassen oder freien Plätzen zu errichten. Dort wird Verletzten und Kranken, wie in den Sanitätsposten, durch die zugewiesenen Samariter oder Samariterinnen die erste Hilfe geleistet.

Sanitätsposten und Verwundetennester sind eine Art Uebergabestelle. Von dort erfolgt unter Verwendung von Bahnen, Räderbahnen, eventuell auch andern Fahrzeugen, durch Trägergruppen der Abtransport in die Sanitätshilfsstellen.