

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 46 (1971)
Heft: 2

Artikel: Der Absturz des Düsenflugzeuges
Autor: Har-Gil, Shraga
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-703699>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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



Der Absturz des Düsenflugzeuges

Von Shraga Har-Gil, Tel Aviv

Zum ersten Male seit Bestehen der israelischen Luftwaffe wurde in der Zeitschrift dieser Waffengattung die Geschichte eines Piloten veröffentlicht, der gezwungen war, mit dem Fallschirm abzuspringen, nachdem alle Versuche, die Landungsräder seines Flugzeugs auszufahren, scheiterten und die Gefahr bestand, dass sich bei einer Bauchlandung das Flugzeug überschlagen und verbrennen würde.

Pilot A. — sein Name wird nicht genannt — berichtet: «Alles ging planmässig — bis das Unerwartete eintraf. Es war ein ganz gewöhnlicher Morgen. Ich kam zur Staffel. Wie jeden Tag ging ich in das Kommandozimmer und nahm die Befehle für den kommenden Flug entgegen. Das Fliegen in einem Kampfflugzeug ist im Gegensatz zu der allgemein verbreiteten Ansicht Routine. Es besteht aus vielen Handlungen, die genau vorgeplant werden müssen. Die Aufgabe des Piloten ist es, diese Handlungen durchzuführen. Er muss so präzise wie möglich vorgehen. Wenn man eine Phase überspringt oder auch nur mangelhaft ausführt, ist der gesamte Arbeitsprozess geschädigt.

Der Rückflug zur Basis beginnt planmässig... Ich betrachte nochmals das Armaturenbrett und überzeuge mich davon, dass ich für weitere zehn Minuten Brennstoff habe. Ich drehe rechts ab... Ich bin der dritte in der Staffel. Nummer eins meldet sich bereits beim Kontrollturm und erklärt, dass seine drei Räder freigelegt sind und er zum Landen ansetzt. Auch Nummer zwei meldet offene Räder. Ich kontrolliere meine Geschwindigkeit, um die Räder nicht zu schnell auszufahren. Automatisch betätige ich den Hebel, der die Klappen öffnet und die Räder hinunterlassen soll. Gleich darauf drücke ich den Sendeknopf und teile mit, dass ich zum Landen bereit bin. Doch die Räder gehen nicht hinunter. Meine Flugroutine wird abgebrochen.

Drei kleine grüne Lichter zeigen an, dass die Räder noch unter dem Bauch des Flugzeuges gefaltet sind. Nach einigem Zögern melde ich dem Kontrollturm: „Hier Nummer drei. Habe Panne. Werde wieder aufsteigen und nochmal versuchen.“ Doch die Räder bleiben an ihrem Platz. Eines der Flugzeuge meiner Staffel fliegt unter mir, um meine Position genau festzustellen. Der Pilot meldet: „Das Rädergehäuse ist nur halb geöffnet. Zwei Räder sind draussen — das dritte liegt am Rumpf.“

Laut Regel muss ich den Nothebel betätigen. Ich tue es auch. Wieder blinken die grünen Lichter. Es ist nichts zu machen... Der Staffelführer und ein technischer Offizier geben mir über Funk Anweisungen. Ich versuche so zu fliegen, dass die Luftströmungen die Tür des Rädergehäuses öffnen sollen. Ich ändere ganz plötzlich meine Geschwindigkeit in der Annahme, dass die Gehäusetür vielleicht dadurch herausgerissen werde. Ich drehe um, fliege steil in die Höhe. Alles vergebens. Es ist mir nun klar: das Flugzeug muss verlassen werden.

Ich erinnere mich wieder an alles, was ich über den Schleudersitz gelernt habe. Er ist eine Badewanne aus Stahl, die Platz für ein Rettungsboot, den Fallschirm und den Piloten selbst hat. Der Sitz wird mit Hilfe von pyrotechnischen Geschossen hinausgeschleudert, um auf diese Weise der Luftströmung begegnen zu können, die gerade bei Düsenjägern besonders stark ist. Ein barometrisches System sorgt dafür, dass sich der Fallschirm in einer gewissen Höhe von selbst öffnet. Ich denke trotz allem immer noch daran, ob ich nicht vielleicht nochmals versuchen soll zu landen. Ich erhalte das Kommando: „Sowie der Motor stoppt, verlasse das Flugzeug!“

Meine Hände bewegen sich automatisch zum Gummischlauch über meinem Kopf. Der Rücken ist gerade, der Kopf aufrecht, der Blick vorwärts. Ich ziehe den Hebel langsam und mit Kraft vorwärts und nach unten. Ein Stoffvorhang bedeckt mein Gesicht gegen Windstösse. Zur gleichen Zeit höre ich einen Schlag und

und Weise, wie die Luftschutztruppen technisch ihre Aufgaben erfüllen, ist Sache der Luftschutzkommandanten. Weil die Hilfe in Katastrophenlagen nicht improvisiert werden kann, werden die praktischen Möglichkeiten des Einsatzes der Luftschutztruppen schon im Frieden eingehend erkundet und die Bereitstellungs- und Einsatzdispositive vorbereitet und einexerziert; ebenso muss auch die Zusammenarbeit mit den zivilen Stellen schon im Frieden immer wieder geübt werden.

Die Luftschutztruppen unterstehen für die Ausbildung, Verwaltung und Versorgung dem Territorialdienst; die Kommandanten der Territorialbrigaden überwachen die Friedensausbildung der ihnen unterstellten Luftschutzverbände. Die Ausbildung ist naturgemäss auf die Einsatzaufgaben dieser Spezialtruppe ausgerichtet: Einerseits ist sie in mancher Hinsicht jener der Sappeure angeglichen, andererseits ist dabei ebenfalls den Sonderbedürfnissen der Bergung von Menschen und der Feuerbekämpfung Rechnung zu tragen, wofür vor allem die Schulungs- und Einsatzmethoden der zivilen Feuerwehren sowie namentlich auch die Kriegserfahrungen des Luftschutzes wegleitend sind.

Wenn auch die Bestimmung der Luftschutztruppen nicht in erster Linie darin liegt, sich am Kampf der Armee zu beteiligen, ist doch die Aufgabe dieser militärischen Verbände im Gesamtrahmen der umfassenden Landesverteidigung keineswegs von geringerer Bedeutung, liegt doch das entscheidende Ziel ihres Einsatzes darin, im totalen Krieg das Überleben eines möglichst grossen Teils unseres Volkes sicherzustellen.

Text: Oberst H. R. Kurz, Bern Bilder: Margrit Baumann, Bern

Nächster Beitrag: Die Sanitätstruppe

spüre einen Schmerz im Ohr. Der „Brauthimmel“ fliegt. Ich befinde mich in einer Zelle ähnlich wie im Segelflugzeug. Es vergeht genau eine Sekunde zwischen Abschuss des „Brauthimmels“ und Hinausschleudern des Sitzes. Sie dünkt mich eine Ewigkeit. Eine Windströmung erfasst mich zusammen mit dem Schleudersitz und wirbelt mich einige Male durch die Luft. Für kurze Zeit bin ich benommen. Ich merke bald, dass ich völlig von meinem Fallschirm abhängig bin. Die Erde kommt mir entgegen. Ich schätze, dass es noch ungefähr acht Minuten dauern wird, bis sie mich erreicht hat. Ein Aufprall, ein kurzer Wirbel. Ich stehe auf und bin angelangt. Sand klebt an meinem Hals und an meinen Kleidern. Der Fallschirm senkt sich langsam und welkt wie eine Blume.

Ein Hubschrauber nähert sich, ohne mich zu sehen. Er schwebt einige Kilometer über mir und geht nun doch plötzlich in meiner Nähe nieder. Ich steige ein, und wir suchen zusammen mein abgestürztes Flugzeug. Es ist ganz in meiner Nähe — völlig zersplittert und wird nie mehr aufsteigen.

Ich kehre ins Lager zurück. Beim Rapport überprüfen wir nochmals alle Einzelheiten meines tragischen Fluges. Alles war vorchriftsmässig — ausser, dass sich das Rädergehäuse nicht geöffnet hatte.

Eine Stunde später bin ich bereits wieder in der Luft. Man will mir beweisen, dass alles in Ordnung ist und man Vertrauen zu mir hat.»

Vor 28 Jahren:

Die Kapitulation der 6. deutschen Armee in Stalingrad

Von Dr. Peter Gosztony, Bern

Die Literatur über die Schlacht von Stalingrad, über eine der grössten Kesselschlachten der neuesten Kriegsgeschichte, füllt Bibliotheken. Und dies nicht zu Unrecht, ist doch die Schlacht an der Wolga im Winter 1942/43 nicht nur ein bedeutender Meilenstein in der Geschichte des Zweiten Weltkrieges, sondern auch Gegenstand verschiedener Diskussionen, die bis heute noch immer nicht abgeebbt sind.

Für die Sowjetunion und insbesondere für die Rote Armee war Stalingrad nicht nur der Sieg, auf den sie seit Juni 1941 gewartet hatten. Es war auch der Wendepunkt in ihrer Geschichte oder noch mehr: der Aufbruch einer neuen Epoche. 1709 errang Russland bei Poltawa seine Stellung als europäische Grossmacht. Nach dem Sieg von Stalingrad begann der Aufstieg der Sowjetunion zu einer der beiden Weltmächte. In und bei Stalingrad fand die Rote Armee ihre seit Kriegsbeginn arg angeschlagene Kampfmoral wieder, und es kann auch nicht ein blosser Zufall sein, dass gerade jene sowjetische Armee, die Stalingrad verteidigte, die erste war, die zwei Jahre später als erste in Berlin einrang.

Für Deutschland war Stalingrad auch ein Symbol. Der Misserfolg bei Leningrad, der Rückzug von Moskau, die stets wachsenden Verluste an Menschen und Material der Wehrmacht übten weit nicht diese Wirkung auf Offiziere und Soldaten aus wie eben das Phänomen Stalingrad. An der Wolga ist eine Armee untergegangen. 250 000 Menschen — Deutsche, Rumänen und Kroaten. Der Krieg ging zwar weiter, aber der Schatten Stalingrads blieb forthin wie ein «Menetekel» über dem deutschen Ostheer haften. Er begleitete die Wehrmacht bis zur bitteren Neige, bis zur allgemeinen Kapitulation im Mai 1945.

Der folgende Bericht beschäftigt sich nur mit einem Ereignis dieser Schlacht: mit den letzten Tagen der Verteidiger Stalingrads, insbesondere dem Verhalten des Armeekommandos der 6. Armee. Welche Befehle hatte es? Durfte es sich gefangen geben? Wie verkrafteten die Deutschen ihre missliche Lage, und wie beurteilten sie ihre Chancen, die Gefangenschaft ohne Tortur und Misshandlungen zu überleben? Bei Stalingrad ist es erstmals in der Geschichte des Ostfeldzuges vorgekommen, dass deutsche Generäle von hohem Rang in grosser Zahl in die Hände der Roten Armee fielen. In die Hände derjenigen, die gegen Hitler einen «weltanschaulichen Krieg» führten, in dem es, laut Führer, «keine Ritterlichkeit» geben durfte, in dem ein Kommissarbefehl existierte, «Sowjetoffiziere mit dem roten Stern am Ärmel» (d. h. Politoffiziere) in Gefangenschaft einfach zu ermorden. Und dazu noch: die Sowjetunion hatte die Genfer Konvention vom 27. Juli 1929 betreffend Kriegsgefangenenbehandlung nicht unterzeichnet, also die internationalen Gepflogenheiten in bezug auf die Kriegsgefangenen nicht anerkannt.

Heute, beinahe drei Jahrzehnte nach diesem Debakel, gibt es genügend Berichte und Quellen — von den beiden ehemaligen Kriegsgegnern unabhängig verfasst —, die uns erlauben, den Weg der 6. Armee (und insbesondere des AOK) in die Gefangenschaft wahrheitsgetreu nachzuzeichnen.

P. G.



Generalleutnant Friedrich Paulus, Oberbefehlshaber der 6. Armee bei Hitler im Führerhauptquartier (Sommer 1942)

Der Feldzug nach Stalingrad begann am 14. Juli 1942. Die 6. Armee sollte unter General Paulus die Stadt nehmen und die Landbrücke zwischen Don und Wolga sperren. Die 4. Panzerarmee des Generals Hoth sollte gleichzeitig östlich des Dons in nordöstlicher Richtung auf Stalingrad vorgehen. Die Russen wichen aus bis in das Weichbild der Stadt. In verbissene Strassenkämpfe verwickelt, sollte die in vorangegangenen Kämpfen schon ermüdete 6. Armee Stalingrad erobern. Der russische Widerstand versteifte sich zur Sehens. Hitler, der die Wolgastadt schon Anfang September gern in Besitz genommen hätte, musste sich mit Teilerfolgen trösten. Erst Mitte September war die nördliche Hälfte der Stadt in deutschem Besitz. Doch im übrigen Stalingrad harrten die Russen weiterhin aus. Die oberste deutsche Führung verlangte nun auch deren Vernichtung, um dadurch das gesamte Westufer Stalingrads