

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 56 (1981)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Der Schirm der letzten Chance  
**Autor:** Riggerbach, Emanuel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-707458>

### **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:** 18.03.2025

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

## Basen der USAFE

**Bundesrepublik Deutschland:** Ahlhorn (A-10A)\*; Bitburg (F-15); Frankfurt Rhein-Main (C-130, C-9, T-39); Hahn (F-4, ab 1982: F-16); Leipheim (A-10)\*; Nörvenich (A-10)\*; Ramstein (F-4, diverse Verbindungsflugzeuge, z.Zt.: E-3 Sentry); Sembach (OV-10, CH-53, A-10)\*; Spangdahlem (F-4); Zweibrücken (F-4).

**Grossbritannien:** Alconbury; Bentwaters; Fairford; Lakenheath; Mildenhall; Upper Heyford; Woodbridge.

**Niederlande:** Soesterberg (F-15).

**Spanien:** Torrejon; Zaragoza.

\* Die Erdkampfflugzeuge «A-10A Thunderbolt II» benutzen diese Basen nur als vorgeschobene Stationierungsorte von Bentwaters (GB) aus.

Alle Angaben betreffend Stationierung von bestimmten Typen ist provisorisch und teilweise einem ständigen Wechsel unterworfen. Der Stützpunkt Lajes Field auf den Azoren wird ähnlich wie Rhein-Main Air Base durch Einheiten des MAC betrieben. In Keflavik auf Island stationierte «F-4E Phantom II» unterstehen nicht der USAFE. Rein bodengestützte Einheiten der USAFE sind zusätzlich in Aviano (Italien) und Inçirlik, Adana (Türkei), zu finden.



Die «C-9A Nightingale» ist eine Version des bekannten Passagierflugzeuges «McDonnell-Douglas DC-9». Die «Nightingale» ist – im Gegensatz zur normalen «C-9A» für Passagiertransporte – mit Spezialeinrichtungen zum Transport von Kranken ausgerüstet.

435th TAW rund 100 unterstellte und abgeschlossene Einheiten mit diversen Dienstleistungen. Der regelmässige Nachschubdienst mit Grosstransportern aus den USA fällt, was die Bodeninstallationen angeht, ebenfalls in den Bereich dieser Einheit.

### Die «Blue Tail Flies»

Zur Bewerkstellung seines taktischen Lufttransportauftrages verfügt das 435th TAW über die «37th Tactical Airlift Squadron» (Übername: «The Blue Tail Flies»), welche mit viermotorigen Transportern vom Typ «C-130E Hercules» ausgerüstet ist. Vier «C-9A Nightingale» werden von der «55th Aeromedical Airlift Squadron» für medizinische Noteinsätze, aber auch

für regelmässige Flüge zwischen verschiedenen militärischen Spitaleinrichtungen innerhalb Europas benutzt. Das medizinische Personal für diese Flüge wird durch die «2nd Aeromedical Evacuation Squadron» gestellt. Die «7111th Operations Squadron», welche nur gerade über ein Exemplar der «C-9A» verfügt, ist für VIP-Transporte sowie Flüge mit höheren Stabsoffizieren von Rhein-Main aus verantwortlich.

Als unabhängige Einheit ist zusätzlich auf dem Frankfurter Flughafen die «1868th Facility Checking Squadron», die Bestandteil des «Air Force Communications Service» ist, beheimatet. Sie hat die Aufgabe, mit einer tarnfarbig gestrichenen «T-39A Sabreliner» die Genauigkeit der verschiedenen Navigationshilfen der USAFE in ganz Europa periodisch zu überprüfen.



## Der Schirm der letzten Chance

Emanuel Riggenbach, Basel

Nicht nur in der Pionierzeit des Flugwesens hat der «Schirm der letzten Chance», der Fallschirm, eine Rolle gespielt, auch heute, im Zeitalter der Eroberung des Weltraums, trägt er die Astronauten und ihre Kapseln behutsam zur Erde zurück. Es ist ein Gerät, das in der Aviatik immer dann zum Einsatz und zu Ehren kommt, wenn die technisch hochgezüchteten Flugzeuge versagen.

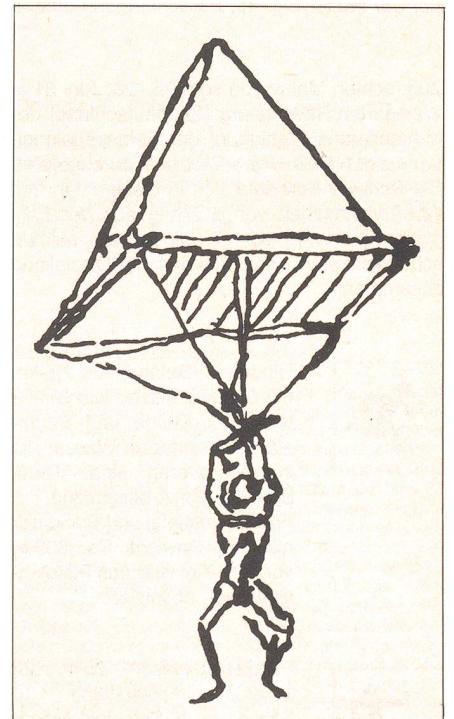
Seit sich der Mensch mit Erfolg in der Aeronautik versuchte, hat er an der Verbesserung des Fallschirms als Luftrettungsgerät gearbeitet, und das sind, den Beginn der Ballonfliegerei inbegriffen, reichlich 180 Jahre her. Die Grundidee dazu ist aber schon sehr viel älter, sie wurde im Jahre 1495 von Leonardo da Vinci skizzenhaft dargestellt. Durch andere Erfinder vielfach abgewandelt, hat sie aber Jahrhunderte hindurch keine nennenswerte Bedeutung erlangt. Erst mit dem Aufkommen der Ballonfliegerei wurde die Frage der Sicherung der Piloten dieser anfänglich noch sehr fragwürdigen Luftfahrzeuge akut.

Es war denn auch der Erfinder des sog. Heissluftballons, Joseph Montgolfier, der mit einem selbstkonstruierten Fallschirm probierte, und 1785 rettete sich erstmals ein Pilot, der Franzose Blanchard, durch einen solchen Fallschirm vor dem Absturz aus einem geplatzen Ballon. In der Folgezeit wurde dieses Rettungsgerät auch mehr und mehr zu artistischen Schau-

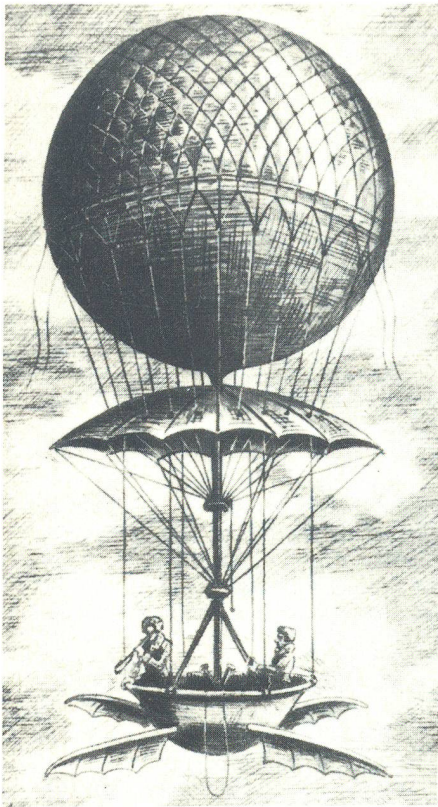
nummern benützt. Zu besonderer Berühmtheit gelangte am Anfang des 19. Jahrhunderts Garnerin als Fallschirmspringer, wie auch seine Pfliegerochter Elisa, die erste Frau zahlreiche Absprünge wagte.

Während man bei den allerersten Fallschirmkonstruktionen bestrebt war, den Schirm durch festverbundene Stäbe oder durch Reifen offen zu halten, ging die spätere Entwicklung von diesen Monsterkonstruktionen über auf den klein zusammenfaltbaren Rucksackfallschirm. Um sein rechtzeitiges Öffnen zu sichern, schlug man noch 1908 vor, ihn so auszubilden, dass er gleichzeitig als Mantel diene und durch das Ausbreiten der Arme in Funktion trete. Die Sache war aber nicht zu verwirklichen, weil sich der Flieger zu nahe am Schirm befand. So hat man zahlreiche andere Möglichkeiten erwogen und ausprobiert.

Man versuchte es mit dem Einbau von sog. «Nürnberger Scheren», dann mit Gestängen ähnlich wie bei Regenschirmen. Ein weiterer Versuch ging dahin, Gaszellen einzubauen, die durch eine Gaspistole gefüllt, die Entfaltung des Schirms fördern sollten. All das bewährte sich aber nicht, die Fallschirmspringer gingen nun dazu über, auf der unteren Tragfläche eines Doppeldeckers sitzend von Hand den Schirm aus seinem Behälter zu ziehen, wobei er sich durch den Fahrtwind öffnete und den Piloten vom Flügel wegzog. Bei Vorführungen mag die-



Die Skizze von Leonardo da Vinci aus dem Jahre 1495, mit der die Grundidee zum Fallschirm gegeben war.

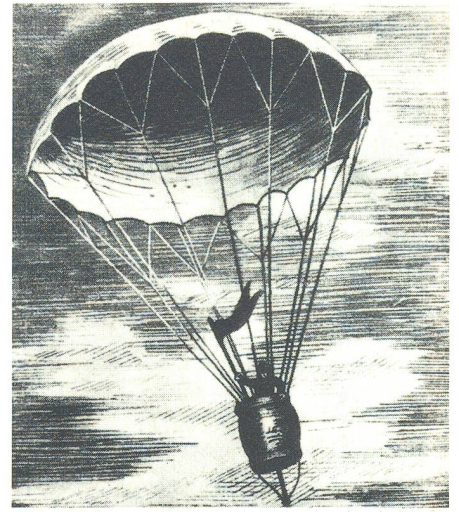


Starre Fallschirmvorrichtung an einem Ballon, mit der sich Blanchard 1785 das Leben retten konnte, als sein Ballon platzte.

ses «Abspringen» eine gewisse Sicherheit geboten haben, doch beim plötzlichen Versagen einer Maschine wäre dem Piloten keine Zeit mehr geblieben, um sich auf diese Weise zu retten. So kam man auf die Idee, eine dünne, etwa 6 m lange Leine am Flugzeug zu befestigen, die beim Absprung mit dem Fallschirm auf Zug kam und selbsttätig den Verpackungssack öffnete und bewirkte, dass der Schirm sich entfaltete, worauf die Abziehleine sich vom Schirm löste. Dieser von Heinecke entwickelte Fallschirm wurde im Ersten Weltkrieg viel verwendet.

Aber noch war man mit dem Erreichten nicht zufrieden. Um im Kriegsfall dem Beschuss von der Erde her nur möglichst kurz ausgeliefert zu sein, sollte – so sah man bald ein – ein Fallschirm erst kurz über dem Erdboden geöffnet werden. Dies war denkbar, wenn der Abspringer die Aufziehleine selbst bediente, doch glaubte man lange, dies sei nicht möglich, da beim freien Fall ein Bewusstseinschwund eintrete und der Mensch tot sei, bevor er die Erde erreiche. Sobald dieser Irrtum durch kühne Versuche überwunden war, entwickelte sich der manuell betätigte Fallschirm sehr rasch. Im letzten Krieg waren Absprünge aus 5000 bis 6000 m Höhe fast die Regel, wobei die Fallschirmjäger ihren Sturz erst einige hundert Meter über dem Boden durch das Öffnen des Schirms bremsen.

Um einen Menschen zu tragen, muss ein Fallschirm einen Durchmesser von wenigstens 4,4 m besitzen, ist er grösser, so setzt er seinen Passagier auch sanfter auf die Erde ab. Sein



Unserer heutigen Ausführung schon ähnlich war der Fallschirm des berühmten Piloten Garnerin zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

Material besteht aus bester Seide, da es einer sehr starken Beanspruchung beim plötzlichen Öffnen ausgesetzt ist.

Auch heute braucht es zu einem Absprung grossen Mut, denn technisches und auch menschliches Versagen sind nie ganz ausgeschlossen. Die Fallschirme unserer Tage bieten aber im allgemeinen als letzte Rettungschance bei Luftunfällen eine verhältnismässig hohe Sicherheit.



## «Para-Cross» NATO-Fernspäh-Wettkampf in D-Weingarten Schweizer mussten hart um den Sieg kämpfen

Adj Uof Walter Bircher, Fallschirm-Grenadier-Instr, Dübendorf

Zum achten Mal wurde vom 25.–28. Juni 81 in Weingarten/Ravensburg (Süddeutschland) der Internationale Wettkampf der Fernspäheinheiten – der NATO «Para-Cross» – durchgeführt. Die Schweiz beteiligte sich in diesem Jahr mit einer Mannschaft von 4 Mann aus der Fallschirm-Grenadier Kp 17. Dieser rein militärische Wettkampf setzt sich aus vier Disziplinen zusammen.



Hindernisschwimmen im Bundeswehr-Arbeitsanzug (lange Hose/Langarmbluse) über 100 m mit 4 Hindernissen, querliegende Balken von ca. 40 cm Durchmesser. Diese Balken müssen wechselweise untertaucht resp überquert werden.

Jahr zu Jahr zunimmt. So konnten in den letzten Jahren bei guter Witterung weit über 30 000 Besucher bei den spannenden, harten militärischen Wettkämpfen gezählt werden.

10 Mannschaften aus 6 Nationen trugen zum Teil grosse Namen von Eliteeinheiten der NATO. So nahmen teil; 10th US Special Forces Det/Europe aus Bad Tölz, Special Air Service Regiment der British Army, die Kampfschwimmer der Bundeswehr aus Eckernförde und die Sportgruppe Heer der Luftlandeschule aus Albstadt/Schongau. Unsere Schweizer Milizsoldaten kämpften dabei gegen die Profis der NATO.

Die Mannschaft der Fsch Gren Kp 17 bestand aus den Wettkämpfern Oblt Odermatt Ernst, Kpl Tobler Christoph, Gfr Müller Kaspar und Fsch Gren Brügger Martin. Ein Ersatz wurde nicht mitgenommen, da die Mannschaft automatisch aus dem Wettkampf ausscheidet bei Unfall eines Teilnehmers.

Oblt Odermatt (43) kann seit 1974 auf eine fantastische Palmäres in dieser Wettkampft zurückschauen. Para-Cross-Sieger Einzel in den Jahren 1974, 1976, 1977, 1978, 1979. Mannschaftssieg mit der Fsch Gren Kp 17 in den Jahren 1974, 1976–79. Viele Disziplinsiege und Rekorde gehen ebenfalls auf sein



Hindernis-/Geländelauf 7,5 km mit 3 Hindernissen wie Strickleiter, Tyrolienne und Baumstämmen auf dem Wasser die zu überqueren sind. Tenü: Bundeswehr-Arbeitsanzug, Fallschirmstiefel und Rucksack mit 5 kg Gewicht. Ca. 800 m vor dem Ziel wird das Pistolenschieszen absolviert.



6 Fallschirm-Mannschaftszielsprünge aus 800–1200 m über Grund.

Dieser Wettkampf ist nicht nur im militärischen Bereich zur Tradition geworden, sondern er ist gleichzeitig ein fester Bestandteil im Veranstaltungskalender im Bodenseeraum, meist verbunden mit einer Waffenschau und Einlagen von Fliegerstaffeln und Fallschirmmassenabsprünge der Luftlandedivision.



Pistolenschieszen 25 m auf 10-er Olympiascheibe. 10 Schuss in 40 Sek (inkl Magazinwechsel) während des Geländelaufs.

Es macht den Anschein, dass das Interesse der Bevölkerung an dieser militärischen Schau von