

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 13 (1947)
Heft: 5-6

Artikel: NA XFJ-1, ein neuer amerikanischer Marinejäger
Autor: Nussberger, U.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363217>

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: 14.03.2025

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

temps, il doit être possible de pouvoir, en cas de nécessité, secourir la population à l'aide des moyens actuellement très réduits.

En première urgence la préparation à la mobilisation doit être rétablie. De nouvelles méthodes d'engagement doivent être étudiées et appliquées. Ceci exige d'abord une préparation mentale, car la matière sans l'esprit n'est rien. Précisément là où les moyens sont restreints, l'esprit inventif doit chercher à leur donner un effet maximum.

Les cours d'officiers cherchent à communiquer aux participants les bases spirituelles pour la pré-

paration et l'exécution ultérieure des travaux d'organisation. Le programme comporte avant tout le rétablissement de la préparation à la mobilisation et les nouvelles méthodes d'engagement de la troupe. Les cours permettent de transmettre les expériences de la guerre passée et de montrer un nouvel équipement qui est actuellement à l'essai. Il est important de constater que la troupe PA est traitée dans ces cours non seulement pour elle-même, mais dans le cadre plus vaste de la défense nationale entière. De cette façon les officiers convoqués aux cours peuvent se préparer mentalement et restent de ce fait aptes à leur tâche.

(Communiqué par la S. + PA.)

NA XFJ-1, ein neuer amerikanischer Marinejäger Von U. Nussberger

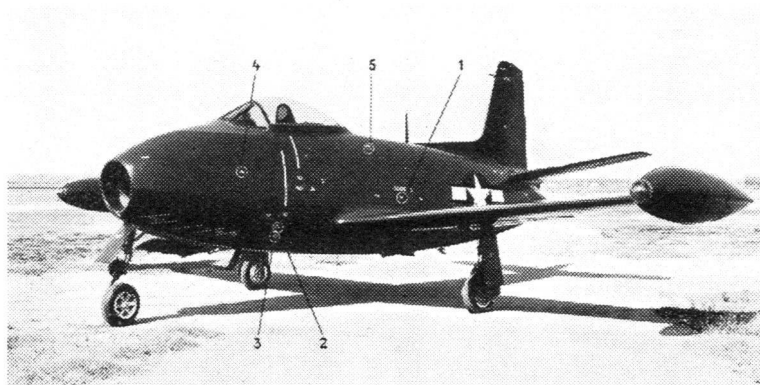
«Die Briten sind uns im Bau von Gasturbinen um 18 Monate voraus», hat kürzlich der amerikanische Flugzeugkonstrukteur Glenn C. Martin, Gründer und Leiter der Werke gleichen Namens, erklärt. Mit umso verbissenerem Einsatz versucht die amerikanische Industrie, den Rückstand wettzumachen, und zwar nicht nur im Gasturbinenbau selbst, sondern auch auf dem Gebiet der Apparate mit Gasturbinenantrieb, den sogenannten «Düsenflugzeugen». Im ganzen sollen sich gegenwärtig für die USA.-Land- und Seestreitkräfte rund dreissig Typen in Entwurf und Erprobung befinden.

Die North American Aviation Inc., Schöpferin des aus den Kriegsjahren noch wohlbekannten «Mustang»-Jägers, arbeitet gegenwärtig an einem solchen für die Marine und hat im vergangenen November auf dem Muroc-Feld in Kalifornien die Versuchsflüge des ersten Exemplars abgeschlossen. Bereits soll seitens der amerikanischen Marine ein Auftrag für eine grössere Zahl von Exemplaren vorliegen.

Trotzdem auch diese Maschine die heute für Düsenjäger minimale Geschwindigkeit von 800 km/h leicht erreicht, wird sie am Wettrennen um den Schnelligkeitsrekord kaum teilnehmen können. Dazu ist ihr Rumpf zu bauchig, die Maschine also nicht windschnittig genug gebaut.

Bei der Beurteilung der Verwendbarkeit von Militärmaschinen darf nie übersehen werden, dass sie ganz bestimmten Zwecken dienen und nicht in erster Linie mit Rücksicht auf die Spitzengeschwindigkeit, sondern auf ihre allgemeine Aufgabe gebaut werden. Der XFJ-1 ist in erster Linie für den Einsatz von Flugzeugträgern aus und für den Langstreckendienst bestimmt. Diese Aufgaben beschränken aber seine übrigen Möglichkeiten in merklicher Weise. Grosse Reichweite ist nicht nur im Flugzeugbau, sondern auch in der Seestrategie gewöhnlich gleichbedeutend mit einer Einbusse an Geschwindigkeit, wie es sich leicht erklären lässt.

Bei den Propellerjägern wurde während des Weltkrieges für das Flugwerk, bestehend aus Flü-



- 1 Brennstoff-Einfüllöffnung
- 2 Tritt herunter lassen
- 3 Gegensprech-Radio
- 4 Maschinengewehre
- 5 Motorenraum-Zugang

geln, Steuerorganen und Rumpfrund, ein Drittel vom Fluggewicht beansprucht, etwas mehr für den fertig montierten Motor, und vom verbleibenden ungefähren Drittel etwa 20 % für die Panzerung, die Bewaffnung, die Ausrüstung und den Piloten. Für Brennstoff und Öl blieben noch etwa 11 % übrig. (Diese grundsätzliche Aufteilung hat, mit leicht veränderten Prozentsätzen, auch für die Düsenjäger Gültigkeit). Hohe Geschwindigkeiten bedingen starke Motoren und hohen Brennstoffverbrauch, was die Flugdauer herabsetzt. Andererseits muss eine grosse Reichweite mit einem schwächeren Triebwerk, einem geringeren Brennstoffverbrauch und dadurch mit einer kleineren Geschwindigkeit erkauft werden.

Die USA. müssen, wie es übrigens die Japaner vor ihrem Zusammenbruch auch getan haben, in Anbetracht der Ausdehnung des Pazifiks und der arktischen Gebiete in erster Linie mit langen Operationsstrecken rechnen, weshalb nicht nur die

Marinejäger, sondern auch die Kriegsschiffe merklich langsamer sind als beispielsweise die britischen, die mit relativ nahe beieinanderliegenden Stützpunkten rechnen können.

Die Hersteller des XFJ-1 machen Anspruch darauf, die Maschine sei das «schnellste aller Marineflugzeuge». Sie ist 10,24 m lang, 4,40 m hoch und hat eine Flügelspannweite von 11,62 m.

An dem in unserm Bilde wiedergegebenen Versuchsexemplar fällt neben dem grossen Querschnitt des Rumpfs das Höhensteuer in flacher V-Form, die breite Spur des Dreipunkt-Fahrgestells, die grosse Lufteinlassöffnung und das gross dimensionierte Seitensteuer auf. An den Flügeln befinden sich stromlinienförmige Zusatztanks.

Da die Bodenmannschaft und der Pilot mit den einzelnen Organen noch nicht in der gleichen Weise vertraut sind, wie dies bei einem Erzeugnis der Serienproduktion der Fall ist, sind eine Anzahl Organe an der Rumpfhaut beschriftet worden. *Nu.*

Zeitschriften

Inter-Avia (Querschnitt der Weltluftfahrt), Nr. 1, Januar 1947.

Wie immer: eine reich bebilderte Ausgabe mit vielen interessanten Details über Neukonstruktionen von Flugzeugen, Radargeräten und Weltluftverkehr. — «Jahre der Entscheidung» ist eine kritische Betrachtung über unser Zeitalter der Luftfahrt, über Industrie, Verkehr und die Aussichten. — «Flug über See» behandelt mit einem Beispiel der Ueberquerung des Nordatlantik die navigatorische Arbeit der Besatzung und der Bodenorganisation. — Hierauf wird die 68plätzig, 38 Tonnen schwere Douglas DC-6 (viermotorig) beschrieben. — «Mehr und mehr setzt sich die Erkenntnis durch, dass die bisherigen Luftkriegsmittel in der Zukunft durch ferngesteuerte, unbemannte Geschosse abgelöst werden.» Ch. J. Marshall gibt in seiner Arbeit über «Fernsehausrüstung für gesteuerte Geschosse» die Entwicklung dieser Geräte bekannt und zeigt mit Bildern, wie mittels einer Bildfangkamera (in der ferngesteuerten Gleitbombe eingebaut) im Führungsflugzeug das Zielgelände festgehalten werden kann. — «Die Natter», die von den Deutschen konstruierte, bemannte Rakete, die aber nicht mehr eingesetzt wurde; ein Mittelding zwischen Abwehr durch Flugzeuge und Flak-Artillerie. — «Australische Radargeräte für den Luftverkehr» von Williamson (DRB = Radar-Entfernungsmesser; MTR = Radar-Mehrfachleitsystem; ATC und AWC = Radargeräte für Luftraumüberwachung). — «Fallschirmabsprung bei grossen Geschwindigkeiten» mittels eines im Flugzeug eingebauten Schleudersitzes. — «Warum noch kein Allwetterflug?» von General M. W. Arnold. Radargeräte sind wohl vorhanden, aber noch nicht allen Verkehrsflugzeugen eingebaut; zudem fehlt die Ausbildung und die Bodenorganisation. Aber es kommt zum Allwetterflug.

«Quo vadis, Ikarus?». Warum diese Unfälle in der Verkehrsluftfahrt? Alles ist relativ! Es wird mehr, rascher und weiter geflogen. Der Prozentsatz Flugunfälle zu geflogenen Kilometern ist 1946 bedeutend nie-

driger als die vorhergehenden Jahre. — Technische und allgemein verständliche Beschreibungen folgender Flugzeuge: «Convair 240» (aus den Werken der Consolidated, zweimotoriges Verkehrsflugzeug für 40 Personen, 18 t, max. 540 km/h); «Douglas AD-1 Skyraider» (Sturz- und Torpedoflugzeug für Flugzeugträger, Bremsklappen nicht am Flügel, sondern am Rumpf [!], einmotorig, ca. 600 km/h); «Consolidated XB-46» (Rückstoss-Bombenflugzeug, Versuchsmuster, mit dem die Schallgeschwindigkeitsgrenze erreicht werden soll); «Bell XS-1» (Versuchs-Raketenflugzeug, das weit über die Schallgeschwindigkeit vorstossen soll); «Consolidated XC-99» (sechsmotoriges Transportflugzeug, zwei Decks, trägt 400 Mann). — Mit der Bemerkung «Die Geschichtsschreibung beginnt» leitet die Redaktion eine sehr interessante Wiedergabe von Berichten über «Das Manhattan-Projekt» ein. Das Manhattan-Projekt ist der Atombomben-Plan. Waren die Atombomben notwendig, um Japan auf die Knie zu zwingen? Nein, auch ohne dies hätte der Kaiser das Sonnenbanner eingerollt! — Geoffrey Smith, Träger des britischen Reichsordens, gibt im Kapitel «Das Zeitalter der Turbo-Triebwerke» seine Ansicht über die Entwicklung des Flugwesens im nächsten Jahrzehnt bekannt: Verkehrsflugzeuge mit Rückstossantrieben; neue Formen (Nur-Flügel), zusätzliche Raketenmotoren usw. — «Neue amerikanische Navigationssysteme»: Navaglobe, Navigationssystem für interkontinentale Strecken; Navar, System für die Verkehrskontrolle in der Nahzone; Navaglide, Blindlandesystem; Navascreen; Lanac.

Allgemeine schweizerische Militärzeitung, Nr. 1, Januar 1947.

Ein Heft mit dem Uebertitel «Flieger und Panzer». — Zuerst einige Gedanken des Redaktors, Oberstlt. i. Gst. Uhlmann «Zur technischen Entwicklung unserer Armee». Der Mangel an Klarheit über die Zukunft unserer Armee ergebe sich aus der Vielfalt technischer