

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 46 (1971)
Heft: 12

Werbung

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: 17.03.2025

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

Das schwedische Erdkampfflugzeug SAAB 105 – und seine «Nachteile»

Der SAAB 105 wurde in seiner ersten Version als Trainingsflugzeug für die schwedische Luftwaffe gebaut, mit der Zweitaufgabe für den Erdkampfeinsatz...

aber – er wurde von allem Anfang an in der Grundstruktur so konzipiert, dass er ausserordentlich vielseitige Entwicklungsmöglichkeiten vorwegnahm, beispielsweise diejenige zum vollwertigen Erdkampfflugzeug.

(Nebenbei: Die Vollwertigkeit als Erdkampfflugzeug hindert den SAAB 105 in keiner Weise am Einsatz als Trainer. Er hat diese gute Eigenschaft seiner Jugend voll behalten – und könnte dadurch einer Luftwaffe Hunderte von Millionen Franken an Investitionen für Trainingsflugzeuge ersparen.)

Der SAAB 105 ist ein leichtes Erdkampfflugzeug...

aber – dieses «leichte» Erdkampfflugzeug hat ein maximales Startgewicht von rund 7 Tonnen, wovon rund 2,3 Tonnen militärische Nutzlast, im Vergleich etwa zum Venom, der nur rund 0,9 Tonnen Nutzlast in die Luft bringt.

(Nebenbei: Die Frage «leicht», «schwer» oder «überschwer» an sich stellt sich eigentlich gar nicht, sondern vielmehr die Frage nach der Transportfähigkeit der ganzen Erdkampfflotte im Rahmen einer Einsatzdoktrin. Und hier misst sich der SAAB 105 bei gegebenem Investitionsrahmen gern und gut mit schweren Kollegen – und bringt dank seiner «Leichtigkeit» noch den Vorteil der grösseren Flugzeughöhe und damit der optimaleren Einsatzmöglichkeiten gleich mit. Ohne zusätzliche Kosten.)

Der SAAB 105 ist ein einfaches Erdkampfflugzeug...

aber – wenn wir von Einfachheit sprechen, meinen wir die Ansprüche, welche er an Unterhalt und Bedienung stellt, und nicht – beispielsweise – die elektronische Ausrüstung.

(Nebenbei: Die «einfache» Elektronik im SAAB 105 kostet pro Flugzeug immerhin etwa 1,5 Millionen Franken und schliesst das mo-

dernste, mit Laser- und Doppler-Technik arbeitende Bombenzielgerät mit ein. Übrigens stellt sich die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis viel eher als diejenige nach der «Einfachheit». So betrachtet ist der SAAB 105 ein höchst leistungsfähiges, modernes Waffensystem für den Erdkampf, das im Vergleich etwa mit dem Venom mindestens den 10-fachen Kampfwert gegen harte Ziele aufweist.

Der SAAB 105 ist ein Erdkampfflugzeug, das bloss Unterschallgeschwindigkeit fliegt...

aber – die optimale Geschwindigkeit für den Zielanflug und den Bombenwurf liegt für alle Erdkampfflugzeuge eben «bloss» bei rund 800 km pro Stunde. Zudem ist der Tiefstflug der beste Schutz gegen Fliegerabwehr – von unten wie von oben –, und dafür liegt die Geschwindigkeitsgrenze bei rund 900 km/h.

(Nebenbei: Jedes Flugzeug, das schneller als etwa 650 km/h fliegt, zwingt den Feind zum Einsatz elektronischer Fliegerabwehr. Übrigens liegt die maximale Geschwindigkeit mit Aussenlasten über 850 km/h und die Spitzengeschwindigkeit gar bei beachtlichen 970 km/h.)

Der SAAB 105 ist ein kleines Erdkampfflugzeug...

aber – das ist es ja gerade. Mit seinen kleinen Massen stellt er die bescheidensten Ansprüche an Kavernen und Hangars.

(Nebenbei: Kleine Flugzeuge sieht man schlecht – auch mit dem Radarauge. Und zudem haben sie meist den Vorteil der hohen Beweglichkeit. So hat der SAAB 105 bei normalem Kampfgewicht und 800 km/h Geschwindigkeit einen Kurvenradius von nur 1020 Metern.)

Der SAAB ist ein zweisitziges Erdkampfflugzeug...

aber – erstens braucht er nicht zweisitzig geflogen zu werden. Ein Pilot genügt an sich vollkommen. Aber er kann zweisitzig geflogen werden – im Gegensatz zum Einsitzer.

(Nebenbei: Ein zusätzlicher Beobachter/Navigators beispielsweise in einem Führerflugzeug kann von grossem Nutzen sein. Denken wir nur an die Luftraumbeobachtung, an die Zielerkennung und an die Bedienung der Elektronik. Auf jeden Fall eine Möglichkeit mehr – ohne zusätzliche Kosten!)

Der SAAB 105 ist kein hübsches Erdkampfflugzeug...

aber – muss denn ein Erdkampfflugzeug, das nur nach dem Grundsatz der Funktionalität gebaut wurde, auch noch hübsch sein, wenn es – einen adäquaten Kampfwert und dank seiner grossen Zahl (je nach Ausrüstung 125 bis 150 Flugzeuge für rund 1,3 Milliarden Franken) als Flotte einen überragenden Verteidigungswert besitzt;

- von praktisch jedem Flugplatz mit einer Zwölfhundertmeterpiste (sie darf auch viel kürzer sein) aus eingesetzt werden kann;
- voll militärgleich ist, sowohl für den Unterhalt wie für den Einsatz;
- dank zweier Triebwerke einen höheren Sicherheitsgrad im Betrieb aufweist, nebst allen übrigen Eigenschaften (siehe oben)?

(Nebenbei: Vielleicht noch mehr als anderswo gilt bei Kampfflugzeugen der Grundsatz, dass schön ist, was zweckmässig ist!)

Der SAAB 105 stammt aus einem neutralen Kleinstaat...

aber – aus einem Kleinstaat, der seit dem Ersten Weltkrieg Militärflugzeuge entwickelt und baut, die immer an der Spitze der Entwicklung stehen und sich im Verein ihrer internationalen Konkurrenten sehen lassen dürfen.

(Nebenbei: Wir hoffen, dass wir wenn immer möglich mit der neutralen Schweiz zusammen Erdkampfflugzeuge – und auch andere – bauen sollten. Beispielsweise das Erdkampfflugzeug SAAB 105, dessen Zelle zu rund 50% in der Schweiz hergestellt und das in der Schweiz auch endmontiert werden könnte, unter Preis- und Abliefergarantie durch SAAB-SCANIA.)

SAAB-SCANIA

Aerospace Division
Linköping Schweden