

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 68 (1993)

**Heft:** 5

**Rubrik:** Aus der Luft gegriffen

### **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**

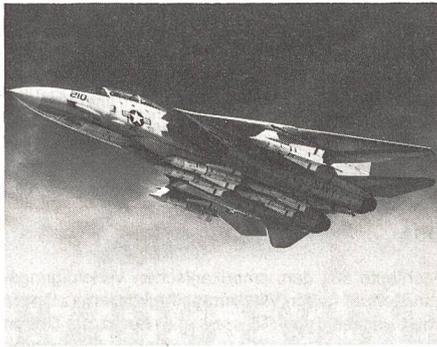
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

# AUS DER LUFT GEGRIFFEN

Die amerikanische Marineluftwaffe stellt zurzeit Überlegungen an, ob sie die Kampfwertsteigerung der A-6-Intruder abbrechen und noch in diesem Jahrzehnt die Maschinen ausser Dienst stellen soll. Als mögliche Ersatzlösung für das Ausscheiden der A-6 bis zum Jahr 2000 wäre eine Modernisierung der F-14-Tomcat geplant. Während das Verteidigungsministerium und der amerikanische Kongress Debatten führen, ob man das neue Kampfflugzeug AX und



gleichzeitig das F/A-18E/F-Programm realisieren kann, ist die US Navy zum Schluss gekommen, dass man die Unterhaltskosten für den A-6 und den F-14 über das Jahr 2000 hinaus nicht mehr aufbringen kann. Daher wurde der Vorschlag ins Spiel gebracht, den A-6 nicht mehr zu modernisieren und sechs Jahre früher als geplant aus dem Dienst zu nehmen. Das zurzeit laufende Modernisierungsprogramm für den Intruder sieht eine Verbesserung der Zellen, der Avionik und des Triebwerkes vor. Die amerikanische Marine und der A-6-Hersteller hofften mit diesem Modernisierungsprogramm die Einsatzdauer der A-6 bis ins Jahr 2015 aufrechterhalten zu können, bis der Nachfolger, der AX, eingeführt würde. Der A-6-Vorschlag ist einer unter mehreren um Einsparungen bei



der US-Navy vornehmen zu können. Die A-6 der US-Navy sind im Durchschnitt 15 Jahre älter als die F-14. Mit dem Ausscheiden des A-6 und der damit verbundenen Freisetzung von finanziellen Mitteln hofft die US-Navy, ihr ambitiöses Modernisierungsprogramm der F-14-Tomcat zu realisieren. Das Programm sieht vor, die bestehenden Maschinen zu modernisieren und den F-14 als Plattform für Luft-Boden-Kampfmittel einzusetzen. So ist unter anderem vorgesehen, den Tomcat mit einem Laser-Designator auszurüsten, um lasergesteuerte Bomben einsetzen zu können. Ebenfalls ist vorgesehen, die Maschinen mit neuen Triebwerken zu versehen.

Belgien hat seine Beteiligung am fünf Nationen umfassenden Mid Life Update-(MLU-)Programm für den F-16-Fighting Falcon drastisch reduziert, dies wegen der Reduktion seiner Luftwaffe. Nur 48 belgische F-16

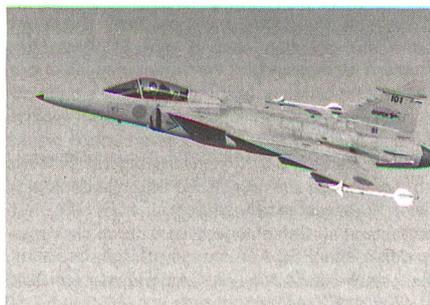


werden innerhalb des MLU-Programmes modifiziert. Ursprünglich hatten die Belgier die Absicht, 130 Maschinen zu modifizieren. Nun sollen doch nur 48 Fighting Falcon definitiv umgerüstet werden, und für 24 Maschinen haben die Belgier eine Option offen. Die Niederlande werden ebenfalls ihre Beteiligung reduzieren, statt 172 Maschinen sollen schlussendlich nur 136 modifiziert werden. Die niederländische Luftwaffe will 20 Fighting Falcon bis zum Jahr 1996 verkauft haben, und bis zum Jahr 2000 sollen nochmals 16 Maschinen verkauft werden. Die anderen am MLU-Programm beteiligten Nationen halten an ihren ursprünglichen Absichten fest. So wird Dänemark 61, Norwegen 56 und die amerikanische Luftwaffe 223 Maschinen modifizieren.

Schweden beschafft sechs luftgestützte Frühwarnradar vom Typ PS-890 ERIEYE, das vom Unternehmen Ericsson Radar Electronics hergestellt wird. Die Produktion soll noch in diesem Jahr beginnen. Die beiden ersten Systeme sollen 1996 ausgeliefert werden. Als Trägerflugzeug hat die schwedische Luftwaffe das Propellerturbo-Flugzeug Saab 340 ausgewählt. Der Saab 340 steht bei zahlreichen zivilen Luftfahrtunternehmen im Einsatz. Die Flugerprobungen des ERIEYE fanden hingegen mit einer Fairchild Metro III der schwedischen Luftstreitkräfte statt. Das Radar hat eine Reichweite von mehr als 200 nautischen Meilen und arbeitet im S-Band. Das Radar ist in der Lage, tieffliegende Luftfahrzeuge sowie Ziele mit einem kleinen Radarquerschnitt aufzuspüren, ebenfalls sollen mit dem ERIEYE Boden- und Seeziele erfasst werden können. In einem Betriebsmodus ist auch die Bodenaufzeichnung möglich. Die vom Radar erfassten Daten und Informationen werden an Bord des Flugzeuges verarbeitet und an eine einsetzenträle am Boden weitergeleitet. Die Einsatzdauer der Saab 340 beträgt rund sechs Stunden.



Um die zivilen und militärischen Tätigkeiten besser voneinander zu trennen, wurde am 1. April vergangenen Jahres das schwedische Unternehmen Saab in drei neue Einheiten umgebildet; Saab Military Aircraft, Saab Aircraft AB und Saab Service Partner AB heissen von nun an diese drei Sparten. Wie nun Saab Military Aircraft bekanntgab, läuft das Erprobungs-



programm des JAS 39 Gripen in seinem vollen Umfang mit fünf Flugzeugen in der Flugerprobung. Sämtliche angestrebten Leistungsziele seien erreicht worden, und die Ergebnisse haben nicht nur den gestellten Anforderungen entsprochen, sondern wurden in vielen Fällen sogar übertroffen. Eine Vielfalt von verschiedenen alternativen Aussenlasten sind auch erprobt worden. Diese Tests sollen nach Angaben der Saab Military Aircraft ebenfalls erfolgreich verlaufen. Lenkwaffen, Zusatztanks, Luft-Boden-Raketenbehälter sowie ein neu entwickelter Abwurfbehälter wurden mit positiven Ergebnissen abgefeuert, respektive abgeworfen. Ebenfalls wurde eine Anzahl aufdatierter Softwareprogramme einer Überprüfung unterzogen. Als nächstes werden die ersten Softwareprogramme mit Serienstandard sowohl für die Avionik als auch für die Flugsteuerungssysteme ausgeliefert. Diese Software wird dann als Standard in die erste Serienmaschine, die in diesem Jahr an die schwedische Luftwaffe geliefert werden soll, eingeführt. Die Entwicklungsarbeiten mit dem Zweisitzer JAS 39B wurde begonnen. Während des Jahres wurden auch verschiedene Projekte zur Rationalisierung der Tätigkeit in Angriff genommen, um die Durchlaufzeiten und damit die Kosten zu vermindern.

## NACHBRENNER

**GUS** ● Die russische Regierung hat ihre Absicht angekündigt, den Hersteller von Kampfflugzeugen Suchoi zu privatisieren. ● Die ukrainische und ungarische Luftwaffe wollen in der Luftverteidigung zusammenarbeiten. Ein gemeinsames Protokoll wurde von hochrangigen Vertretern der beiden Streitkräfte im Februar in der ukrainischen Hauptstadt Kiew unterzeichnet. ● **Flugzeuge** ● Die englische Luftwaffe wird ihre Tornado-Kampfflugzeuge mit GPS-Empfängern ausrüsten. Während des Golfkrieges wurde bereits ein Teil der Tornado-Flotte mit GPS ausgerüstet. Die GPS-Systeme werden von GEC Plessey Avionics geliefert. Die Royal Air Force plant zurzeit auch die Ausrüstung der Harrier GR.7 mit GPS-Empfängern. ● Die sechs von Northrop gebauten B-2-Stealth-Bomber haben inzwischen im Rahmen ihres Flugerprobungsprogrammes zusammen 217 Flüge mit über 1000 Flugstunden absolviert. Die in diesem Jahr geplanten Flüge sollen die Zuverlässigkeit und Verlässlichkeit der Systeme überprüfen. Die erste Serienmaschine soll noch in diesem Jahr der amerikanischen Luftwaffe übergeben werden. Vorgesehen ist, dass die Maschinen auf der Whiteman Luftwaffenbasis stationiert werden. ● Die US Navy rechnet, dass die Konstruktion der F/A-18E/F rund 3,75 Mrd. US-Dollar kosten wird. Die Entwicklung soll sieben Jahre dauern und sieht die Herstellung von sieben flugfähigen Prototypen und drei Bodenzellen vor. Der F/A-18E wird mit einem Triebwerk von General Electric und mit dem Hughes AN/APG-73-Radar ausgerüstet werden. ● Das amerikanische Air-Mobility-Command hat dem neuen McDonnell Douglas C-17-Transportflugzeug offiziell den Namen Globemaster III verliehen. ● Eine WC-135B der 55th Weather Reconnaissance Squadron wird mit Kameras und anderen Ausrüstungsgegenständen ausgestattet, um Flüge im Rahmen des Open-Skies-Vertrages ausführen zu können. ● Grumman hat den Auftrag bekommen, die E-2C-Hawkeye-AEW (Airborne Early Warning) Frühwarnflugzeuge der japanischen Selbstverteidigungsstreitkräfte zu modernisieren. ● Polen hat zum erstenmal eine ihrer MiG-23 komplett überholt. Vor der deutschen Wiedervereinigung wurden alle Service- und Reparaturarbeiten an der MiG-23 in Ostdeutschland ausgeführt. Vor rund einem Jahr hat die polnische Luftwaffe den Entscheid gefällt, alle Wartungsarbeiten an der MiG-23 im eigenen Land ausführen zu lassen. ● 1992 haben sich in Polen 62 Flugunfälle mit Militärflugzeugen ereignet. Dabei kamen zwei Piloten ums Leben. Fünf Flugzeuge und Helikopter erlitten Totalschaden. Als Unfallursachen wurden meistens veraltetes Material, mangelnde Disziplin und mangelnde Flugerfahrung der Piloten angegeben. Ein polnischer Pilot brachte es 1992 auf durchschnittlich 60–90 Flugstunden, zum Ver-