Die Royal Air Force : heute - morgen

Autor(en): **Beldi, Rudolf C.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **151 (1985)**

Heft 6

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-56435

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Royal Air Force heute – morgen

Rudolf C. Beldi

Die Britischen Inseln – ein Flugzeugträger? Die Erinnerung an den «Blitz», die Luftschlacht über England 1940 besteht weiter. Zu Recht. Nur hat die Bedrohungsrichtung geändert. Sie kommt heute aus Nord-Osten. Dem wird operativ, taktisch und vor allem technisch Rechnung getragen. Die Erneuerung der RAF ist im Gang. fas.

Die britische Luftwaffe besteht heute nur noch aus drei Befehlsbereichen: Die **Royal Air Force Germany,** das **Support Command** und das **Royal Air Force Strike Command.** Während die in Deutschland stationierten Verbände dem Kommando RAF-Germany unterstehen, umfasst das Strike Command die verbleibenden Jagd-, Bomber-, Transport- und maritimen Einheiten.

Neben den Verpflichtungen gegenüber den «Falklanders», in Hongkong und Belize bildet das Strike Command stärkemässig ein wichtiges Glied in der atlantischen Verteidigungsallianz. So wird ein kommandierender Air Chief Marshal gleichzeitig auch Chief in Command der United Kingdom Air Forces (UKAIR) und ist in dieser Stellung dem Supreme Allied Commander Europe (SACEUR) direkt unterstellt. Eine Ausnahme bilden die maritimen Luftstreitkräfte, die vom Supreme Allied Commander Atlantic (SACLANT) befehligt werden. Organisation und Einsatzleitung stellen Group No 1, Group No 11 und Group No 18. So obliegen Angriffsmissionen, Luftbetankung, Transport- und Versorgungsflüge der Group No 1, während die Luftverteidigung Group No 11 und maritime Operationen Group No 18 sowie dem Kommando der Royal Navy übertragen sind.

England, lagemässig einem verankerten Flugzeugträger nicht unähnlich, hätte im Falle eines Krieges die folgenden **Aufgaben** zu übernehmen (Bild 1):

– **Schutz der Schiffahrtsrouten** über den Atlantik und Sicherstellung des amerikanischen Nachschubes.
– **Behinderung von Vorstössen** der sowjetischen Nordflotte in Richtung Atlantik.
– **Verteidigung des britischen Luftraumes** und **Strike-/Interdiction-Einsätze** bis tief in das feindliche Hinterland hinein.

Anderseits würde eine sowjetische Offensive vorwiegend aus nordöstlicher Richtung erfolgen. Nach westlichen Angaben befindet sich auf der sowjetischen Halbinsel von Kola der grösste Marine- und Luftwaffenkomplex der Welt. Von hier aus wären die Sowjets durchaus in der Lage, einen Angriffskrieg gegen England zu führen. Eine schlagkräftige Luftwaffe ist darum für die Sicherheit Grossbritanniens von enormer Wichtigkeit. Bei einer Neuauflage der «Battle of Britain» könnte die Royal Air Force diesmal den modernen zweisitzigen Schwenkflügler, die Tornado F2, zum Einsatz bringen.

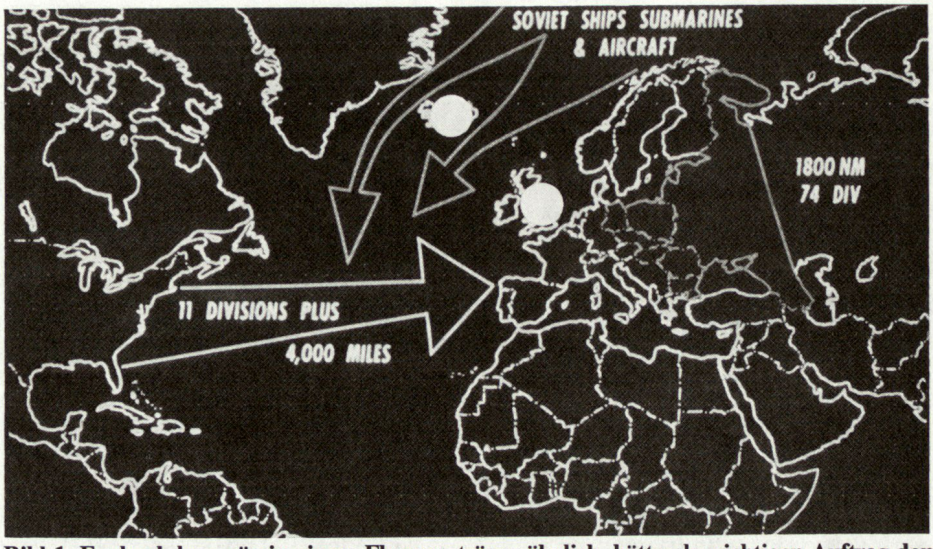

Bild 1. England, lagemässig einem Flugzeugträger ähnlich, hätte als wichtigen Auftrag den Schutz der Schiffahrtsrouten über den Atlantik und die Sicherstellung des amerikanischen Nachschubes.

Tornados F2 für das Strike Command

Letztes Jahr sind die ersten beiden Serienflugzeuge des Musters Panavia F2 Tornado (Bild 2) dem British Airplane & Armament Experimental Establishment übergeben und nach eingehender Systemprüfung von RAF-Instruktionspiloten übernommen worden. Gemäss Richtplan wird 1986 die erste Tornado-Jagdstaffel in Dienst gestellt. Bis dahin wird der englische Luftraum noch immer von Phantoms F-4 J/K (Bild 3) und BA Lightnings (Bild 4) überwacht. Obwohl allwetterflugtauglich, würden sich diese beiden Muster nur noch begrenzt den Anforderungen des zukünftigen Luftkrieges gewachsen zeigen. Wie dem auch sei, die starke Bewaffnung (vier Sparrow- und vier Sidewinder-Lenkwaffen), gekoppelt mit einer echten «look down – shoot down»-Kapazität, werden die Ausserdienststellung der Phantoms verzögern. Zudem sind einige Exemplare für maritime Operationen ausgelegt und würden bei Bedarf zur Schiffsbekämpfung oder zum Schutz der Flotte eingesetzt.

Gemäss Angaben des Strike Command sollen die BA Lightnings endgültig ausgemustert, flugtüchtige Phantoms aber bis auf weiteres im Einsatz belassen werden. Frei gewordene Lightning-Piloten sollen dann auf den Tornado F2, Piloten von ausgedienten Sepecat/Jaguar-Erdkämpfern auf die Tornado-GR1-Interdictionversion umgeschult werden. Die ersten 18 Tornado-F2-Maschinen sollen noch zwei Triebwerke vom Typ Turbo-Union RB 199 MK 103, die Nachfolgemuster aber die schubstärkere RB-199-MK-104-Variante erhalten.

Die Bewaffnung der Tornado F2 ist ganz für den Abfang ausgelegt und besteht aus radargesteuerten Skyflash-

Bild 2. Die Tornado F2, der neue Abfangjäger der Royal Air Force. 165 Maschinen dieses Musters sind für das RAF Strike Command bestimmt.

Bild 3. Eine Phantom F-4K der RAF-Staffel No 111. Die Waffenzuladung besteht aus 4 Sidewinder- und 4 Sparrow-Luft-Luft-Lenkwaffen sowie 3 Zusatztanks. Dank der echten «look down – shoot down»-Kapazität werden die flugtüchtigen Phantoms noch im Einsatz belassen.

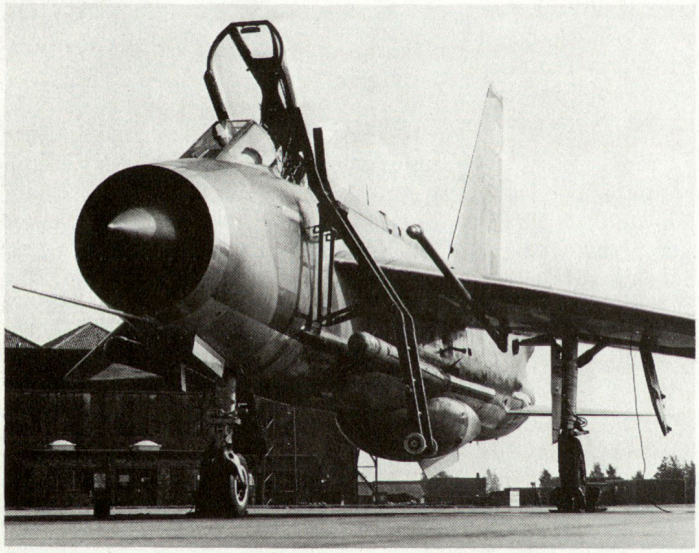

Bild 4. Obwohl die BA Lightning über ausserordentliche Flugleistungen verfügt, wird sie durch die Tornado F2 ersetzt. Ein Grund dafür liefert die schwache Bewaffnung, die nur aus zwei Red-Top- oder 2 Firestreak-Luft-Luft-Lenkwaffen besteht.

Bild 5. Typische Zuladung einer Tornado F2. Sie besteht aus 4 Sky-Flash- und 2 Sidewinder-Luft-Luft-Lenkwaffen sowie 2 Zusatztanks.

und Sidewinder-Lenkwaffen (Bild 5). Die Skyflash-Luft-Luft-Lenkwaffe erzielt eine Reichweite von mehr als 40 km und eine Einsatzhöhe von etwa 20 000 Metern über Meer. Für den «dogfight» ist eine im Rumpf integrierte 27-mm-Mauser-Hochleistungskanone vorgesehen. Wie bei der Tornado GR1 sind auch hier die schwenkbaren Flügel zum Einbau gekommen.

Luftbetankungs- und Frühwarnradar-Flugzeuge

Der Abwehrbereich der britischen Luftwaffe reicht von Irland bis nach Island und dehnt sich von der Südküste Norwegens bis weit in den atlantischen Ozean hinaus aus. Langstrecken-Patrouillenflüge über dem Atlantik sind nur dank Luftbetankung möglich.

Obwohl die Royal Air Force bereits über nicht mehr gerade neue Vulcan-, Victor- und Herkules-Betankungsflugzeuge verfügt, wird sich mit der Indienststellung der wesentlich durstigeren Tornados und Nimrod-Frühwarnradarflugzeuge der Bedarf an Luftbetankungsmissionen erhöhen. Zu diesem Zweck rüstet die Royal Air Force gegenwärtig Transportmaschinen des Musters **Vickers VC 10 zu Luftbetankungsflugzeugen** um; später werden dieser Flotte noch sechs modifizierte **Lockheed Tristars** beigefügt.

Die Insellage bietet Grossbritannien nicht mehr den gleichen Schutz. Eine Schwachstelle zeigt sich in der frühzeitigen Erkennung eines Eindringlings durch bodengebundenes Radargerät. Hochfliegende Flugzeuge werden zwar relativ rasch erfasst, nicht aber die tiefliegenden Marschflugkörper und Angriffsflugzeuge. Es zeugt von Weitblick, aber auch von der Dringlichkeit des Problems, dass die Royal Air Force schon zu Beginn der siebziger Jahre einige **Avro-Shackleton-Langstrecken-Marinepatrouillenflugzeuge** zu **fliegenden Frühwarnradarsystemen** umrüstete (Bild 6, oben). Später wurde der englischen Flugzeug- und Elektronikindustrie der Auftrag erteilt, aus dem Nimrod-Langstrecken-Marinepatrouillen-

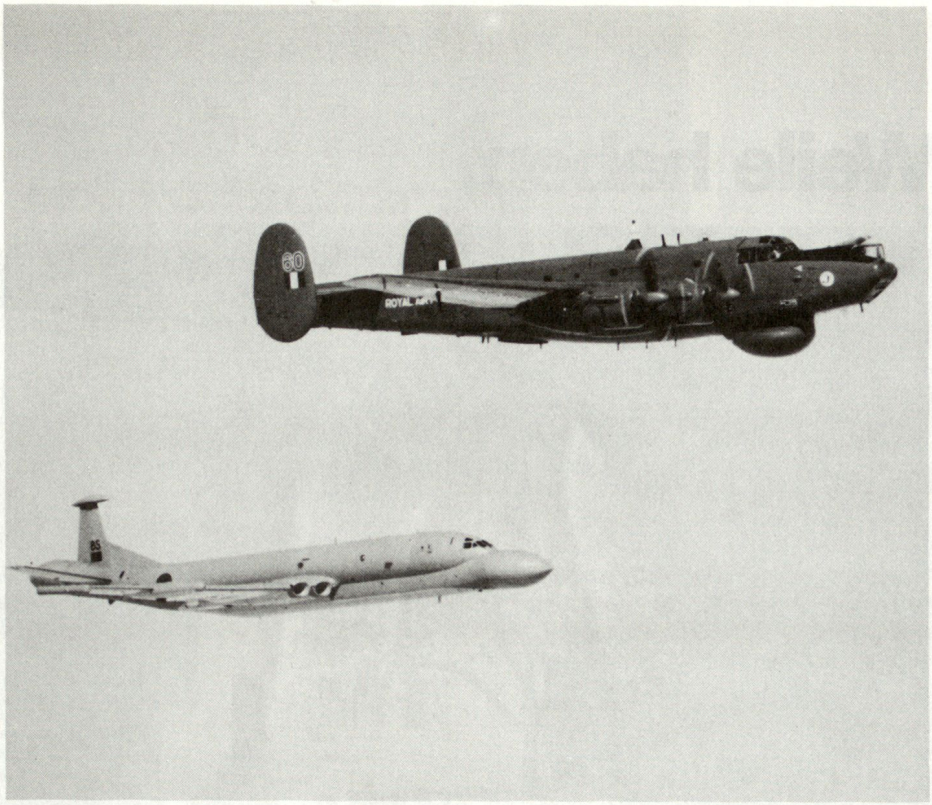

Bild 6. Patrouillenflug einer Avro Shackleton mit einer AEW Nimrod. Bis zur Ablieferung der insgesamt elf AEW Nimrods werden diese ehemaligen Marine-Überwachungsflugzeuge im Einsatz verbleiben. Die AEW Nimrod ist das britische Gegenstück zur amerikanischen E-3A AWACS. Obwohl äusserlich verschieden, sollen die elektronischen Kontroll- und Leitsysteme untereinander vernetzbar sein.

flugzeug ein eigenes Frühwarnradarsystem zu entwickeln. Seit 1984 verfügt die Royal Air Force über die moderne **AEW Nimrod** (Bild 6, unten), die das englische Gegenstück zur E-3A der Nato bildet. Obwohl äusserlich verschieden, soll die elektronische Kontroll- und Leitausrüstung mit den AWACS vernetzbar sein. ■

Aus der Schriftenreihe ASMZ:

Rainer Binder

Die Machtblöcke WAPA und NATO

104 Seiten, mit 21 Abbildungen und 13 Tabellen. Fr. 25.–.
Ein höchst aktuelles und informatives Buch zur militärpolitischen Lage von heute, mit verlässlichem Zahlenmaterial über die atomaren Arsenale und die Militärpotentiale.

Bestellungen an
Huber & Co. AG, Presseverlag
CH-8500 Frauenfeld