Objekttyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **177 (2011)**

Heft 10

PDF erstellt am: **02.05.2024**

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

Northrop Grumman X-47B Prototyp.
Bild: US Air Force

totypen, welche die Grösse eines ausgewachsenen Kampfflugzeuges aufweisen (beispielsweise Northrop Grumman X-47B oder Boeing X-45) haben ihren Erstflug schon absolviert. Wann sie jedoch operationell sein werden, steht noch in den Sternen. Betrachtet man ihre Spezifikationen, macht sich schon Ernüchterung breit. Die Geschwindigkeit wird knapp jene eines Verkehrsflugzeuges erreichen und mit 2000 kg Waffenlast bewegt man sich bei etwa ¼ bis ⅓ der Waffenlast eines modernen Kampfflugzeuges. Mit diesen Flugleistungen wird das Abfangen und identifizieren eines Verkehrsflugzeuges äusserst schwierig bis unmöglich. Ist das zu identifizierende Flugzeug ein Kampfflugzeug, wird es gar hoffnungslos. Zudem gibt es heute noch kein für Drohnen zugelassenes System, welches ihnen erlauben würde, ohne Begleitung eines bemannten Flugzeuges eine Luftstrasse zu kreuzen oder zu befliegen und bei Distanzen, welche über die direkte Sichtverbindung hinausgeht, muss der Link über einen Satelliten hergestellt werden, was die Kosten eines solchen Drohnensystems exorbitant steigen lässt.

Pilot noch nicht überall ersetzbar

Für den Tiger Teilersatz ist die Drohne kein Ersatz für ein bemanntes Flugzeug. Die Armee beschafft nur Systeme, welche bereits operationell sind. Es gibt heute nicht einmal im Prototypenstadium ein Sensorpaket, welches es in den Bereichen Übersicht, Analyse der Situation, Verarbeitung und Entscheidung mit der Kapazität des menschlichen Gehirns aufnehmen könnte, wie der ehemalige Stabschef für Information, Überwachung und Aufklärung der US-Luftwaffe, LtGen Deptula kürzlich treffend meinte. Vielleicht werden wir den Tag noch erleben, wo Piloten auch im Bereich Luftverteidigung und Luftpolizei überflüssig werden. Doch wie steht es mit unserem Vertrauen in die Technik, würden Sie in ein unbemanntes Verkehrsflugzeug einsteigen? ■