

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

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 62 (1987)

**Heft:** 12

  

**Artikel:** B-1B, Amerikas neuer Interkontinental-Bomber

**Autor:** Kindle, Markus

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-716661>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 29.01.2026

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



# B-1B, Amerikas neuer Interkontinental-Bomber

Von Leutnant Markus Kindle, Münchenstein

**Vor fast zwei Jahren wurde die erste Serienmaschine des neuen amerikanischen Langstreckenbombers B-1B an die US Luftwaffe ausgeliefert. Bis 1988 werden 100 Flugzeuge dieses Typs beim Strategic Air Command der US-Luftstreitkräfte im Einsatz stehen.**

In den sechziger Jahren begann sich die US Luftwaffe für einen Nachfolger der B-52 Stratofortress umzusehen. Anfang der siebziger Jahre erhielt die Firma Rockwell International den Auftrag zum Bau des B-1A. Damals rechnete man mit einem Bedarf von 244 Maschinen, die ab 1977 ausgeliefert werden sollten. Technische und finanzielle Schwierigkeiten verzögerten das Programm. Im Juni 1977 beschloss Präsident Carter, das B-1A-Projekt zu streichen, da er der Auffassung war, mit der Einführung der Marschflugkörper (ALCM) und der damit verbundenen Modernisierung der veralteten B-52-Bomber sei kein bemannter Nachfolger der Stratofortress mehr nötig. Der Wechsel im Weissen Haus brachte auch einen Wechsel in der amerikanischen Rüstungs- und Verteidigungspolitik. Vier Jahre nach der Stilllegung des B-1A-Programms entschied Carters Nachfolger Ronald Reagan, das B-1-Projekt wieder zu aktivieren. Amerika sollte wieder über einen Interkontinental-Bomber verfügen, dem es möglich sein sollte, atomare und konventionelle Waffensysteme tief in den feindlichen Luftraum hineinzutragen.

1982 billigte der US-Kongress 20,5 Mrd Dollar für das neue B-1B-Programm. Im März 83 führte die US Air Force mit den 4 Prototypen, die noch vom B-1A-Projekt übrigblieben, aber modifiziert wurden, erste Erprobungen durch. Eineinhalb Jahre später rollte die erste Serienmaschine des B-1B aus den Rockwell-Werken in Kalifornien. Am 28. Juni 1985, acht Jahre nach Carters Absage, fand auf dem Luftwaffenstützpunkt Dyess in Texas die Übergabe des ersten B-1B an das Strategic Air Command statt.



Der B-1B wurde als strategischer Mehrzweckbomber konzipiert. Seine Zuladung besteht nicht nur aus atomarer und konventioneller Bewaffnung, sondern er kann auch als Start-Plattform für Marschflugkörper vom Typ SRAM (Short Range Attack Missile) eingesetzt werden. Die Reichweite von fast 12 000 km kann mittels Luftbetankung (KC-135 oder KC-10) beliebig vergrössert werden. Dank elektronischen Störeinrichtungen, deren Wirkung durch die verringerte Radarrückstrahlfläche des Flugzeugs, Infrarot-Gegenmassnahmen, Radarortungs- und Warnsysteme und die Fähigkeit, tief zu fliegen, ist der B-1B in der Lage, gegenwärtige und zukünftige fortschrittliche feindliche Abwehrsysteme zu durchdringen. Der Bomber ist mit Radar- und Navigationssystemen ausgerüstet, die für die neueste Generation von Kampfflugzeugen entwickelt wurden und zum Beispiel bei der F-16 «Fighting Falcon» schon im Einsatz sind.

Die Offensivavionik erlaubt es der Besatzung, Navigations- und Waffeneinsatzberechnungen mit grösster Genauigkeit durchzuführen. Für elektronische Gegenmassnahmen

wurde der B-1B mit dem neuen AN/ALQ 161 «Defensive Avionik System» ausgerüstet. Dieses System kann feindliche Radarsignale in einem breiten Frequenzbereich aus jeder Richtung erfassen. Wie das «Offensive System» besteht es aus einem System modular digitaler Bauweise, das reprogrammierbar ist und so für neue oder sich verändernde Bedrohung umprogrammiert werden kann.



B-1 über dem Grand Canyon



Luftbetankung mit KC-135



Endmontage bei Rockwell

Die Schwenkflügelkonstruktion und die Mantelstromtriebwerke ermöglichen nicht nur eine erhöhte Reichweite und eine hohe Geschwindigkeit im Tiefflug, sondern sie verbessern die Überlebensfähigkeit des Bombers beträchtlich. Werden beim Start die Flügel nach vorne gestellt, braucht die Maschine eine viel kürzere Startstrecke, dadurch ist der B-1B in der Lage, im Ernstfall auf kleinere Dispersionsflugplätze auszuweichen, statt von angriffsbedrohten Luftwaffenbasen zu operieren. Sobald sich die Maschine in der Luft befindet, werden die Flügel für den Überschallflug oder für das Eindringen im Tiefflug nach hinten gestellt.



Zwischen der ursprünglichen A- und der heutigen B-Version gibt es nur sehr kleine Unterschiede, die dafür aber um so bedeutender sind. Äusserlich sind nur die vereinfachten Triebwerkklufteinlässe, die abgeänderte Verkleidung der Flügeloberseite und ein verlegtes Staubdruckrohr zu sehen. Für die vier Mann Besatzung wurden anstelle der Schleuderkapsel Schleudersitze montiert. In Folge von baulichen Massnahmen erhöhte sich das Gesamtstartgewicht von 179 Tonnen (B-1A) auf 216 t (B-1B). Diese Änderung, samt einem beweglichen Schott zwischen dem Vorder- und dem Zwischenabteil, ermöglicht es dem Flugzeug, eine Nutzlast von 56 820 kg aufzunehmen. Den wichtigsten Unterschied findet man im automatischen Geländefolgesystem, mit dem alle B-1B ausgerüstet werden.



Zurzeit verlassen monatlich 4 Maschinen die Rockwell-Endmontage-Werke. Im April 1988 wird die letzte Maschine der US-Luftwaffe übergeben. Schon im Herbst 1988 sollen alle vier B-1B-Geschwader ihre volle Einsatzbereitschaft (Full Operational Capability) erreichen.

Lange Zeit war der B-1B ins Schussfeld der Kritik geraten. «Zu schwer, zu langsam, zu teuer», das waren die Schlagzeilen, die in den Massenmedien auftauchten. Der termingerechte Ablauf des Programmes und die ersten Erfahrungen mit einsatzbereiten Maschinen zeigen jedoch ein ganz anderes Bild. Im vergangenen Monat hat ein fabrikneuer B-1B vier neue Weltrekorde aufgestellt. Zwei dieser Rekorde wurden seit 1959 von der Sowjetunion gehalten.

**Fazit: der B-1B ist zurzeit das modernste strategische Mehrzweck-Kampfflugzeug des Westens und wird seine vorgesehene Rolle erfolgreich erfüllen können.**



## AUSLÄNDISCHES URTEIL ÜBER DIE SCHWEIZERISCHE MILIZARMEE

**Brigadegeneral Willem Waltius, Niederlande, nach der Truppenübung «Panzerjagd» 1982**

Mich hat der Kampfgeist der Infanterie tief beeindruckt. Ich habe die Infanterie-Regimenter besucht und konnte die Füsiliere im Einsatz sehen. Besonders in der Schlussphase legten sie eine grosse Ausdauer an den Tag, die mir auch im Vergleich mit unseren niederländischen Soldaten grossen Eindruck gemacht hat. Ich habe mir die Führung auch auf den unteren Stufen angesehen und muss sagen, dass die Leistung für eine Milizarmee gut ist.

Aus TID