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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 66 (1991)

Heft: 4

Artikel: Modernisierung unserer Luftverteidigung unabdingbar

Autor: Kindle, Markus

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-713836

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: 12.12.2025

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

Modernisierung unserer Luftverteidigung unabdingbar

Von Leutnant Markus Kindle, Münchenstein

Der Krieg am Golf zeigt einem wieder, welche Bedeutung den Luftstreitkräften zukommt. Die Luftüberlegenheit respektive die Luftherrschaft zu Beginn eines bewaffneten Konfliktes bestimmt massgeblich den weiteren Verlauf der Auseinandersetzungen.

Die gegenwärtige Situation

Der Ende des letzten Jahres in Paris zwischen den Mitgliedstaaten der NATO und des Warschauer Paktes abgeschlossene Vertrag über konventionelle Streitkräfte in Europa verpflichtet die Unterzeichnerstaaten, auf Höchstgrenzen bei den einzelnen Waffengattungen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Nach diesem Vertrag darf die NATO und der Warschauer Pakt nur noch je 6000 Kampfflugzeuge (Jäger, Jagdbomber und Kampftrainer) sowie je 2000 Kampfhelikopter besitzen. Zudem darf kein Land mehr als 5150 Kampfflugzeuge und 1500 Kampfhubschrauber zwischen Atlantik und Ural haben. Die festgelegten Obergrenzen verlangen vor allem von der Sowjetunion Reduzierungsmassnahmen. Die Sowjetunion muss rund 3000 Kampfflugzeuge sowie annähernd 1350 Kampfhelikopter aus ihrem Arsenal nehmen. Da die NATO nur 5700 Kampfflugzeuge besitzt, liegt sie unter der vertraglich festgelegten Obergrenze und ist daher nicht gezwungen, Reduktionen vorzunehmen.

Die erste Mirage 2000-5, die mit dem RYD-Radar ausgerüstet wurde, hatte am 24. Oktober 1990 ihren Erstflug.

Trotz Abrüstungseuphorie sollte man schlichtweg die Tatsache nicht aus den Augen verlieren, dass sich vor allem die Sowjetunion nur von älteren Maschinen trennt, nämlich von Kampfflugzeugen, die ohnehin nur noch in begrenztem Umfang eingesetzt werden könnten. Das Luftkriegspotential wird durch die Abrüstungsverhandlungen nur quantitativ verringert, qualitativ wird es dagegen anwachsen, denn die sowjetischen Kampfflugzeuge der neueren Generation (SU-27 und MiG-29) weisen Look-Down-/Shoot-Down-Möglichkeiten, Allwettertauglichkeit sowie gute Tiefflug- und Navigationsfähigkeiten auf. Sie verfügen somit über Qualitäten, die den westlichen modernen Kampfflugzeugen zumindest ebenbürtig sind. Das gewaltige Luftkriegspotential in Europa bleibt also auch nach den Abrüstungsverhandlungen weiterhin bestehen.

Im Gegensatz zur Mirage 2000-5 ist die F/A-18 Hornet ausgereift.

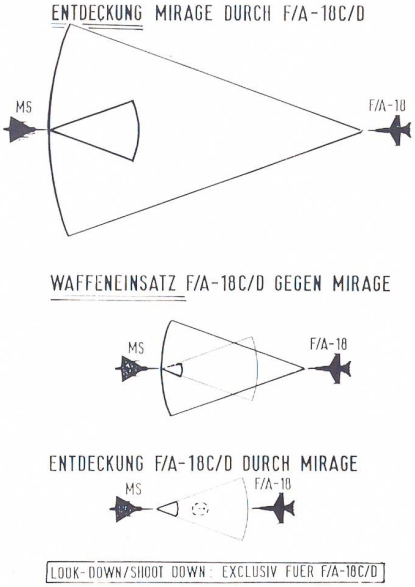

Abbildung wurde von der GRD zur Verfügung gestellt.

Der Krieg am Golf zeigte, dass Kampfflugzeuge Tag und Nacht und bei jeder Witterung Einsätze fliegen. Die Wahrung der Lufthoheit kann daher nur noch von modernsten Kampfflugzeugen gewährleistet werden.

«Ein Volk das nicht fliegt, wird überflügelt»

Die gegenwärtig in Europa im Einsatz stehenden modernen Kampfflugzeuge weisen gegenüber denjenigen der Schweizer Flugwaffe einen signifikanten technologischen Vorsprung auf. Die von der GRD zur Verfügung gestellte Abbildung zeigt die F/A-18 – stellvertretend für die modernste Kampfflugzeuggeneration – im Vergleich mit der Mirage IIIS bezüglich Radar- und Zielerfassung. Daraus geht deutlich hervor, dass die Mirage IIIS ihrer Aufgabe, nämlich die Wahrung unserer Lufthoheit zu gewährleisten, nicht mehr gewachsen ist. Im sicherheitspolitischen Bericht des Bundesrates wird der Lufthoheit ein hoher Stellenwert beigemessen. Die Konsequenz aus der gegenwärtigen Situation ist, dass eine Modernisierung unserer Luftverteidigung dringend notwendig und unabdingbar ist, und zwar mit einem Kampfflugzeug, das auf dem modernsten technologischen Stand ist.

Mirage 2000-5 versus F/A-18

Der Bundesrat hatte beschlossen, die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges für die Schweizer Flugwaffe nicht im Rüstungsprogramm 90 (auch nicht 91) zu beantragen. Zudem soll zum bereits evaluierten F/A-18 die französische Mirage 2000-5 nachevaluiert werden.

Die mit der sprichwörtlichen schweizerischen Gründlichkeit durchgeführte Evaluation, die im Spätsommer 1986 mit der Vorevalution zwischen den drei Kampfflugzeugen F-16 Fighting Falcon, F/A-18 Hornet und Mirage 2000 begann, ergab, dass die amerikanische F/A-18 Hornet den strengen schweizerischen Anforderungen bezüglich Leistungsfähigkeit und Preisgünstigkeit entsprach. Bei der Mirage 2000 wurden vor allem das Radar und das Cockpit sowie die Triebwerksleistungen als ungenügend beurteilt. Die Mirage 2000 vermochte damit die schweizerischen Anforderungen nicht zu erfüllen.

Inzwischen hat Dassault einige **Modifikationen** an der Mirage 2000 vorgenommen, die nun unter der Bezeichnung Mirage 2000-5 der Schweiz angeboten wird. So wurde anstelle des RDM-Doppler-Radars ein leistungsfähigeres RDY-Doppler-Puls-Radar mit *«Look-Down/Shot-Down»*-Fähigkeiten und Mehrfachzielbekämpfung installiert. Die erste Mirage 2000-5, die mit dem RYD-Radar ausgerüstet wurde, hatte am 24. Oktober 1990 ihren Erstflug.

Für die Bewaffnung der Mirage 2000-5 ist die aktivradargesteuerte Luft/Luft-Lenkwaffe Mica vorgesehen. Die Mica, ein Gegenstück der amerikanischen AIM-120 AMRAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missile), steht zurzeit bei der französischen Firma Matra in der Entwicklung. Der erste Abschuss einer Mica-Lenkwaffe wird erst in einem Jahr erwartet. Im Gegensatz zur Mirage 2000 besitzt die Mirage 2000-5 ein Multidisplay-Cockpit und das HOTAS-System (Hand on Throttle and Stick), das heisst, der Pilot kann alle wichtigen und zentralen Systeme vom Steuerknüppel aus bedienen. Beim Triebwerk der Mirage 2000-5 handelt es sich immer noch um das SNECMA M 53-P2, das in der Vorevaluation als ungenügend beurteilt wurde.

Die Mirage IIIS ist ihrer Aufgabe, nämlich die Wahrung unserer Lufthoheit zu gewährleisten, nicht mehr gewachsen.

Im Gegensatz zur Mirage 2000-5 ist die amerikanische F/A-18 Hornet ausgereift. Sie steht bei zahlreichen Luftwaffen im Einsatz und hat sich bei Kampfeinsätzen im Golfkrieg bewährt. Die F/A-18 ist mit einem hervorragenden Radarsystem und mit allen zurzeit verfügbaren elektronischen Systemen ausgerüstet. Das Cockpit ist mit einem Head-Up-Display, das dem Piloten alle nötigen Informationen und Daten auf eine auf Augenhöhe des Piloten befindliche Glasplatte projiziert. Dadurch muss der Pilot sein Ziel nie ausser acht lassen, wenn er notwendige Flugdaten benötigt. Selbstverständlich verfügt das Cockpit auch über Displays mit Mehrfachfunktionen, und zentrale Systeme können vom Steuerknüppel aus bedient werden. Zudem verfügt die Hornet über ein grosses Kampfwertsteigerungspotential. ✚