

Neue Auslegeordnung bei der US Air Force

Autor(en): **Bachmann, Thomas**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **187 (2021)**

Heft 8

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-976253>

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.

Neue Auslegeordnung bei der US Air Force

Der neue Generalstabschef der US-Luftwaffe, General Charles «CQ» Brown, lässt bei seiner Analyse über die zukünftigen Fähigkeiten und den damit verbundenen Mitteln kein Stein auf dem anderen und durchleuchtet kritisch laufende Beschaffungsprogramme. Letzteres nicht zuletzt vor dem Hintergrund aktueller Bedrohungsszenarien, die von Konflikten mit sogenannten «near peer»-Gegnern ausgehen, wobei China und Russland im Fokus stehen. Dabei scheint die US Air Force vor einem Paradigmenwechsel zu stehen.

Thomas Bachmann

Unter der Ägide des ehemaligen Stabschefs der Luftwaffe, General David L. Goldfein, wurden im Zeitraum 2016 bis 2020 Planungen an die Hand genommen, die US-Luftwaffe von 312 auf 386 einsatzbereite Staffeln zu vergrössern. Im Zentrum dieses Ausbaus standen die F-35 «Lightning II» und die damit verbundenen Stealth-Fähigkeiten, welche im Verbund mit dem Luftüberlegenheitsjäger F-22 «Raptor» das Rückgrat der Luftwaffe bilden und auf Jahre hin die Überlegenheit in der dritten Dimension garantieren sollten. Die Flotte der F-22,

Charles Q. Brown Jr., Generalstabschef der US-Luftwaffe seit August 2020.

die ursprünglich in einer Stückzahl von 750 beschafft und die F-15C/D hätten ersetzen sollen, wurde aus finanziellen Gründen kontinuierlich zusammengestrichen. Schliesslich wurden gerade mal 187 Stück beschafft. Ein Entscheid, der bis heute nachwirkt und bedauert wird. Obwohl im internationalen Vergleich immer noch als das leistungsfähigste Muster bezeichnet, spricht die tiefe Einsatzbereitschaft von etwa 50% eine deutliche Sprache, inzwischen wird hier gar von einer Fähigkeitslücke gesprochen. Entsprechend aufwendig gestaltet sich der Unterhalt der verhältnismässig kleinen Flotte. Doch die der F-22 zugeordnete Rolle als «Air Dominance Fighter» ist von solcher Wichtigkeit, dass vor wenigen Jahren gar erwogen wurde, das F-22-

Programm neu zu starten. Hier waren letztlich ebenfalls fiskale Gründe ausschlaggebend, dass die Wiederaufnahme der Fertigung scheiterte, zumal das Pentagon lieber jeden Dollar in das modernere F-35-Programm stecken wollte. Dieses könnte nun ein ähnliches Schicksal erleiden. Im Raum steht eine Reduktion der Bestellung um ca. 720 Exemplare auf noch 1050 Einheiten. Die hohen Unterhaltskosten einerseits, wie Limiten im Bereich der Reichweite und Zuladung im Stealth-Modus andererseits, scheinen hier zu einem Umdenken zu führen, gerade vor dem Hintergrund eines künftigen Szenarios, welche den Pazifikraum mit China als Gegner in den Fokus rücken lässt. Neben Stealth sind hier auch andere Fähigkeiten verlangt: Masse und Tiefe. Dieses Umdenken führt dazu, dass man den Wert vorhandener Modelle der 4. Generation neu beurteilt und zu interessanten Schlüssen kommt, die hier am Beispiel der F-15 verdeutlicht werden.

Klasse und Masse

Lange Zeit bildeten die F-15C/D das Rückgrat der Luftverteidigung. Eigentlich hätte dieses bewährte Muster längst durch die F-22 abgelöst werden sollen, doch die im Artikel erwähnte Reduktion der Stückzahl führte dazu, dass die legendäre F-15C/D länger ausharren musste als vorgesehen. Obwohl entsprechende Upgrades im Bereich der Struktur und Avionik laufend vorgenommen wurden, nähern sich die F-15C/D nun dem Ende ihrer Nutzungsdauer. Als Überbrückungslösung wurde nun beschlossen, mit der rundum erneuerten F-15 EX «Eagle II» für Entlastung zu sorgen, was einem Paradigma-Wechsel entspricht und vor weni-



Bild: US Air Force



Lockheed Martin F-16; bis zu 1300 Stück sollen modernisiert werden. Bild: Flug Revue

gen Jahren noch undenkbar schien, da es sich hier um ein Muster der Generation 4+ handelt.

Mit der F-15 EX «Eagle II» entschied man sich für ein bewährtes und stark modernisiertes Muster, das wenig Risiken in der Einführung birgt, vorhandene Synergien nutzt und mit der entsprechenden Reichweite und Zuladung ausgerüstet ist; Fähigkeiten die beispielsweise in den

«The F-35A is a long way from being an affordable fighter we can buy in bulk.»

Will Roper, ehemaliger Vorsteher der Beschaffungsbehörde der USAF im Januar 2021

Weiten des Pazifiks von grossem Nutzen sein könnten. Im Einsatzverbund mit Flugzeugen der 5. Generation bieten sich hier interessante Möglichkeiten nach dem Motto «more bang for the buck.» Der Kauf von 144 Maschinen gilt als beschlossen. Primär werden damit die F-15C in der Luftverteidigungsrolle ersetzt, wobei es nicht überraschen würde, wenn auch das Rückgrat der Jagdbomberflotte, die in den letzten zwei Jahr-

zehnten über Afghanistan, Irak und Syrien stark beanspruchten F-15E «Strike Eagle» mit der Eagle II ersetzt werden würden. Die letzte Auslieferung des Modells F-15E erfolgte im Jahr 2001 und entsprechend sind diese Maschinen in die Jahre gekommen, so wie viele andere Flugzeuge auch. Der Altersdurchschnitt der Kampfflugzeugflotte beträgt 28 Jahre – ein Schnitt, der durch neue Muster nach unten korrigiert werden soll, und zwar schnell.

Daneben wird auch die Wichtigkeit des Evergreens F-16 erkannt. Eigentlich hätte dieses Muster bis im Jahre 2025 durch die F-35 ersetzt werden sollen, doch deren Verzögerungen und Kostenüberschreitungen sorgen auch hier dafür, dass die F-16 einem Modernisierungsprogramm unterzogen wird und in einer Stückzahl von gegen 1300 Exemplaren bis ins Jahr 2048 im Einsatz bleiben soll. Ähnlich wie bei der F-15 EX «Eagle II» wird gar auch hier darüber gesprochen, neue Exemplare der Reihe Block 70/72 anzuschaffen, die sich momentan in der Fertigung für verschiedene Nationen befinden und durchaus eine ebenfalls valable Option mit einem geringen Risiko darstellen würde. General Brown, selbst ein ehemaliger F-16-Pilot, ging jüngst aber noch weiter, indem er gar ein neues Programm anregte, das – basierend auf einem «clean-sheet design» – ein neues Flugzeug der Kategorie 4+ hervorbringen sollte. Dieses soll punkto Systemarchitektur und Entwicklungs-

potential Vorteile gegenüber neuen F-16 Block 70/72 bieten. Was aus dieser «Tactical Air» genannten Studie entstehen wird, dürfte interessant werden und 2023 spruchreif sein, zumal man den Weg des neuen Trainingsflugzeuges T-7A einschlagen möchte, der dank neuesten Design-

Von Generation zu Generation

Die Klassifizierung bei Jet-Kampfflugzeugen folgt einer Einteilung nach Generationen: Die kurz vor dem Kriegsende 1945 erschienenen Muster wie beispielsweise die Messerschmidt 262 werden der 1. Generation zugerechnet. Die ersten Jets, die mit Bordradar und Lenkwaffen in den 1950er-Jahren erschienen, gehören zur 2. Generation. Die sogenannte «Multi-Role»-Fähigkeit wird erstmals mit Flugzeugen der 3. Generation in Verbindung gebracht. Hierzu zählen beispielsweise die F-4 Phantom II oder auch die F-5 Tiger II. Flugzeuge wie die F-15, F-16, F/A-18 aber auch die Mig-29 oder SU-27-Reihe, wie auch Eurofighter und Rafale zählt man zur 4. Generation. Stealth-Fähigkeiten werden Typen der 5. Generation zugeordnet: die F-22 und F-35 oder beispielsweise auch die chinesische J-20. Stealth in Verbindung mit der Möglichkeit, eine Maschine bemannt oder unbemannt fliegen zu lassen, sind Fähigkeiten, die zukünftig der 6. Generation zugeordnet werden.



Lockheed Martin F-22.

Bild: Wikipedia



Generation 4+: Eine von zwei bisher ausgelieferten F-15 EX «Eagle II» der 40th Flight Test Squadron.

Bild: US Air Force

und Fertigungsmethoden binnen 36 Monaten entworfen und erstmals geflogen wurde. Gut möglich, dass auf Basis der T-7 ein Muster der 4+-Generation in der «Gewichtsklasse» der F-16 entsteht, kostengünstig in entsprechenden Stückzahlen und schnell beschafft werden könnte. Und dabei stehen nicht zwingend die High-End-Fähigkeiten im Vordergrund, über die beispielsweise die F-35 verfügt. Diese charakterisierte Brown wie folgt: «You don't drive your Ferrari to work every day, you only drive it on Sundays. This is our high-end fighter, we want to make sure we don't use it all for the low-end fight».

Eine deutliche Aussage, die auch im Zusammenhang mit dem jüngsten Beschaffungsentscheid des Bundesrates aufhören lässt und gleichzeitig als Eingeständnis des Scheiterns der ursprünglichen Idee der F-35 als «Joint Strike Fighter» interpretiert werden kann. Der von Brown angesprochene «low-end fight» steht auch in Zusammenhang mit dem Festhalten an der bewährten A-10 «Thunderbolt II», die wohl weiterhin einige Jahre im Dienst bleiben werden, ein Flugzeugtyp, der ebenfalls schon längst hätte durch die F-35 abgelöst werden sollen.

Neben der «Tactical Air»-Studie sind auch schon die Arbeiten am sogenannten NGAD (Next Generation Air Dominance) voll im Gange, ein Muster der 6. Generation, das im Zeitraum ab 2030 auf

die F-22 folgen soll, möglicherweise sowohl bemannt wie unbemannt. Im Bereich der strategischen Bomberflotte steht die mit Spannung erwartete Präsentation des neuen Tarnkappenbombers B-21 «Raider» unmittelbar bevor, der in einer Stückzahl von mindestens 100 Einheiten die B-1 und B-2 ersetzen soll. Die unverwundlichen B-52H werden einer Verjüngungskur unterzogen, mit neuen Triebwerken ausgerüstet und somit weitere Jahrzehnte im Dienst bleiben.

Fazit

Die ursprüngliche Begeisterung für die Stealth-Technologie schwindet, auch wenn an der F-35 festgehalten werden wird, scheint der Lack ab zu sein. Von den Plänen einer reinen Stealth-Flotte hat man sich verabschiedet. Zukünftig wird ein Mix aus Mustern der 4. Generation, den F-35, F-22 sowie NGAD und unbemannten Systemen angestrebt. Diese Mischung wird es der US Air Force ermöglichen, künftig auf verschiedene Bedrohungsszenarien adäquat und flexibel zu reagieren. Dabei dürften finanzielle Überlegungen eine zentrale Rolle spielen, da die zu erwartenden Unterhalts-, Flug- und Beschaffungskosten von Maschinen der 5. und 6. Generation den Spielraum für neue Beschaffungen einengen werden. Nur mittels dieses Wegs scheint das angestrebte Ziel, über 386 einsatzbereite Staffeln zu verfügen, realistisch zu sein, auch wenn hier eine pragmatischere Einschätzung und Redimensionierung zu erwarten sein dürfte. ■

Quellen

- Axe, David. Is F-35 losing its shine? In: *Combat Aircraft Journal*, 5/2021.
- Copping, Rob. Winners and Losers? In: *Combat Aircraft Journal*, 6/2021.
- Lake, Jon. F-35. Friend or Folly? In: *Combat Aircraft Journal*, 5/21.
- Lake, Jon. Stealth Sunset? In: *Combat Aircraft Journal*, 7/2021.
- <https://www.airforcemag.com/article/qa-future-force/> (abgerufen am 10. Juli 2021).



Obt a D
Thomas Bachmann
M.Sc., M.A.
8132 Hintereg