

**Zeitschrift:** Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen  
**Herausgeber:** Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere  
**Band:** 56 (1983)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Beträchtliche Fortschritte in der "Stealth"-Technologie  
**Autor:** Salzmann, E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-563137>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 08.02.2025

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

Amerikanische Flugzeuge schwerer zu entdecken

## Beträchtliche Fortschritte in der «Stealth»-Technologie

Im ständigen Auf und Ab der technologischen Vorteile für Defensiv- und Offensivwaffen scheint die amerikanische Luftwaffe im Begriff zu stehen, im Vergleich zu den sowjetischen Luftabwehrmitteln, insbesondere deren Radarsysteme, einen Vorteil herauszuarbeiten. Verantwortlich dafür sind die Fortschritte in der «Stealth»-Technologie (stealth = heimlich), die die Flugzeuge der Entdeckung durch Radaranlagen praktisch entzieht.

Die Arbeiten konzentrieren sich auf die beiden neuen strategischen Bomber, den B-1B und den noch unbenannten «Stealth»-Bomber. Im Vordergrund steht im Moment der B-1B, von dem 1986 100 Exemplare mit Gesamtkosten von 20 Mrd. Dollar einsatzbereit sein sollen. In der gegenwärtigen Planung ist vorgesehen, zu Beginn der neunziger Jahre 110 «heimliche» Bomber zum Einsatz zu bringen. Allerdings wird bereits der B-1B von den Fortschritten der «Stealth»-Anwendung profitieren. Unter anderem werden alle eckigen Teile des Flugzeugs eliminiert. Bereits ist es gelungen, die von Radarstrahlen erfasste Fläche gegenüber dem B-1A um das Zehnfache und gegenüber dem B-52 um das Hundertfache zu reduzieren.

ter und stärker als Stahl oder Titan sind. Weitere Studien zielen auf die Entwicklung einer Bemalung ab, die Strahlen nicht reflektiert. Diese Anstrengungen sind notwendig geworden, um die Eindringfähigkeit der bemannten strategischen Bomber in den sowjetischen Luftraum zu gewährleisten. Die Luftverteidigung ist von den Sowjets in den letzten Jahren unablässig verstärkt worden. Sie stützt sich heute auf rund 10 000 Abschussrampen für Luftabwehrraketen an 1400 Standorten, 7000 Warnvor-

richtungen, 2250 Abfangjäger und rund 9000 Fliegerabwehrgeschütze. Die bald 30jährigen B-52-Bomber gelten trotz allen elektronischen Gegen- und Täuschungsmitteln als zunehmend verwundbar, und ihr Eindringungsvermögen ist wachsenden Zweifeln ausgesetzt.

### Weitere Einsatzmöglichkeiten

Die «Stealth»-Technologie wird von der US Air Force auch für den Bau eines neuen Kampfflugzeuges ins Auge gefasst, das damit im Luftkampf neben den überlegenen Flugeigenschaften der amerikanischen Maschinen einen zusätzlichen Vorteil ins Gefecht führen könnte. Die neuen Cruise Missiles (Marschflugkörper) werden ebenfalls von der «Stealth»-Technologie profitieren, was um so mehr notwendig geworden ist, als die sowjetischen Fortschritte bei der Entdeckung der Cruise Missiles mit Hilfe verbesserter «Look-down»-Radars die langsam fliegenden Flugkörper zunehmend gefährden. Neue Triebwerke, für die vermehrt Kunststoffe verwendet werden, sollen das «Radarbild» verringern helfen und gleichzeitig noch die Reichweite auf über 2600 km steigern.

E. Salzmann

### Neue Technologie und neue Materialien

Die «Stealth»-Maschine wird das Radarecho derart verringern, dass es auf den Schirmen nicht mehr angezeigt wird. Das neue Flugzeug wird mehr einem fliegenden Flügel als einer herkömmlichen Maschine gleichen. Die Triebwerke werden auf der Hinterseite der Flügel oder oben statt wie bisher unten montiert, um sie vor den Radarstrahlen zu «verstecken». Neue Materialien, die die Radarstrahlen absorbieren, sind für den Bau vorgesehen, darunter Kohlenstoff und Fiberglas, die gleichzeitig leicht-

### EVU AKTUELL

## Ftg-Rallye 1983

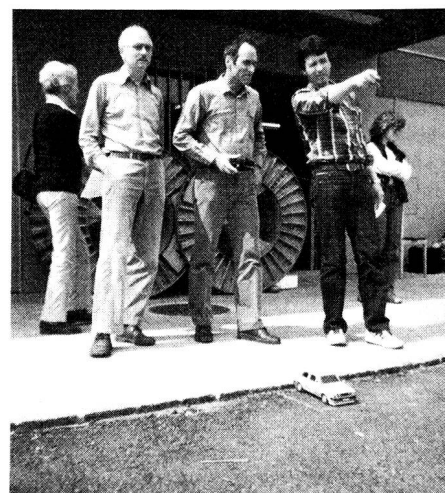
Am 28. Mai fand das diesjährige Ftg-Rallye in der Urschweiz statt. Die Ortsgruppe Luzern als Sieger von 1982 «durfte» somit die Organisation übernehmen.

Das OK setzte sich als erstes Ziel, von dieser Formel wegzukommen. Nach einer kurzen Umfrage seitens unseres Obmannes stellte sich freundlicherweise die Ortsgruppe Rapperswil unabhängig vom Sieger für die Durchführung 1984 zur Verfügung. Das OK mit der Ortsgruppe Luzern möchte sich hiermit sicher im Namen aller teilnehmenden Ortsgruppen für diese erstmalige (hoffentlich nicht einmalige) Anerbietung herzlich bedanken. Dadurch war natürlich das Motto für 1983 gegeben:

«Jetzt darf gewonnen werden...»

Unter der initiativen Leitung des OK-Chefs Josef Iten wurde ein recht anspruchsvoller Parcours mit dem Namen «Coupe 043» zusammengestellt. Das OK wurde mit 19 Anmeldungen belohnt. Am Austragungstag durften wir dann 18 Teams beim Morgartendenkmal willkommen heissen.

Überraschenderweise waren auch etliche Ftg-Götter unserer Veranstaltung wohlgesinnt, versprach doch der Tag nach tagelanger Kälte und ausgiebiger Nässe angenehm trocken und warm zu werden.



Einmal am Steuer eines Rennwagens.

Bereits beim Start wurde nach den Massstäben gerätselt, und nach unterschiedlichen Auslegungen befand man sich auf den Spuren der Habsburger, die zum Posten 1 führten. Hier wurde gratuliert (kurz vorher wurde ein bestimmtes Wahlergebnis bekannt) und ermittelt, wo sich die Grenzen in der Schweizer Geschichte und in Eurogeografie abzeichnen. Nach kurzer Fahrt vorbei an typischen Inner-schweizer Bauernhöfen galt es wiederum, einige knifflige Fragen zu beantworten. Nachdem auch das Bundeshaus mehr oder weniger mas-

