

E-3A, eine Frühwarnkomponente der NATO : Briefing des Fliegerhorstkommandanten in Geilenkirchen

Autor(en): **Ott, Charles**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **164 (1998)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65328>

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.

E-3A, eine Frühwarnkomponente der NATO

Briefing des Fliegerhorstkommandanten in Geilenkirchen

Charles Ott

Ende 1978 beschloss die NATO die Aufstellung einer eigenen NE-3A-Flotte, in welcher 13 Mitgliedländer integriert sind. Grossbritannien beteiligt sich auch an den Kosten, steuert aber ihre eigene AEW-Staffel (AEW = luftgestützte Frühwarnung) mit E-3-D-Flugzeugen bei, Frankreich operiert mit vier E-3F fallweise zugunsten der NATO.

Aufgabenbereich

- Primär luftgestützte Frühwarnung
- Führungs- und Fernmeldeaufgaben
 - Unterstützung der Führungs- und Verbindungsnetze aller Teilstreitkräfte,
 - Mitarbeit bei der Durchführung von Angriffen gegen die gegnerische Luftwaffeninfrastruktur, für Erdkampfnahunterstützung,
 - Unterstützung von Rettungs-, Aufklärungs- und Lufttrsp-Einsätzen.

System, Bestand, Standorte

■ **Flz.Charakteristik:** Auf der B-707 aufgebautes System mit 4 TF-33-Triebwerken (USA und NATO) zu je 9500 kg Schub, Reisegeschwindigkeit von rund 800 km/h, max. Startgewicht 147 to, Brennstoff: 70 to (mit Luftbetankungsmöglichkeit)

■ 17 Boeing NE-3A sowie 3 Schulungs- und Trainingsflz B 707-320 sind in Geilenkirchen (D) basiert, 7 E-3D basieren auf Waddington (GB), 4 E-3F in Avord (F).

■ Die Flugzeuge operieren je nach Mission auch von 4 vorgeschobenen Stützpunkten: Trapani (I), Aktion (GR), Konya (TK) sowie Oerland (N) aus, können aber auch von andern Stützpunkten aus einsetzen.

■ Die Einsatzdauer der Flugzeuge, welche durchwegs für Luftbetankung eingerichtet sind, liegt bei 10 bis maximal 16 H (Limite: Besatzungsermüdung).

■ Der Totalbestand der äusserst teuren Flz beträgt 56 (wovon US-Luftwaffe: 30). Die Beschaffungskosten von rund 70 Mio \$ pro Flugzeug scheinen sich gelohnt zu haben, denn die Flugzeuge sind äusserst zuverlässig (Einsatzbereitschaft über 90%), benötigen mässigen Unterhaltsaufwand und sind sehr flexibel einsetzbar. Die Unterschiede zwischen den US- und den

NATO-Flugzeugen bestehen in einem zusätzlichen IBM Missions-Computer bei der NATO sowie speziellen Sensoren im Zentimeter-Bereich bei der USAF.

Überwachungskapazität

■ Rundumüberwachungsvermögen ab Standardflughöhe von 9100 m/M: 312.000 km² Erdoberfläche.

■ Überwachungsradius gegenüber Luftzielen in mittleren Höhen: 520 km. Da der Radar Look-down-Eigenschaften hat, können auch tieffliegende Objekte bis auf 400 km Distanz entdeckt werden.

■ Das Flugzeug ist gegen elektronische und Radar-Störmassnahmen sehr gut geschützt. Gegen langsame Objekte hat der mit 6 U/min drehende Doppler-Radar jedoch nur eine beschränkte Sensitivität.

Organisation

1. Das erste multinationale Flug-Geschwader, seit 1988 voll einsatzbereit, besteht aus 5 Gruppen: Ops, Logistik, Technik, Flpl-Unterstützung, Ausbildung sowie Einsatzunterstützung.

2. Personalbestand: rund 2900 Personen (je 50% Militärs und Zivilisten) in integrierter Funktion sowie 450 mil und zivile Funktionäre in Unterstützungsfunktion.



Die Streitkräfte der NATO verfügen total über 56 der sogenannten E-3A-AEW-Flugzeuge, welche auf der Basis des Typs Boeing-707 aufgebaut sind.

3. **Multinationale Besatzungen** aus 12 NATO-Ländern (neu: auch Spanien) sind in 3 fliegenden Staffeln eingeteilt.

4. Die **Nationalitätenrotation** ist für die wichtigsten Schlüsselfunktionen gewährleistet:

■ Der Geschwaderkdt ist rotationsweise ein deutscher oder ein US-Brigadegeneral, da diese Länder über 60% der Kosten berappen; der Stv ist zurzeit ein Offizier der NL.

■ Die einzelnen Grp werden auch multinational geführt, wobei die Nationalität nicht fix ist.

■ Die Arbeitssprache ist **Englisch**, im Umgang werden 3 Sprachen benützt.

5. **Fliegende Besatzungen:**

■ 30 multinationale gemischte Besatzungen aus 11 NATO-Staaten arbeiten mit je 4 Cockpit-Crewmembers und 10 Leuten als taktische Besatzung (takt Einsatzleiter, 3 Jägerleitof, 2 Luftlageof, 3 Radarflugmelder und 1 Funker) zusammen. Alle werden in einer speziellen Trainingsstaffel ausgebildet und durch 1 monatliche Simulatorübung geprüft.

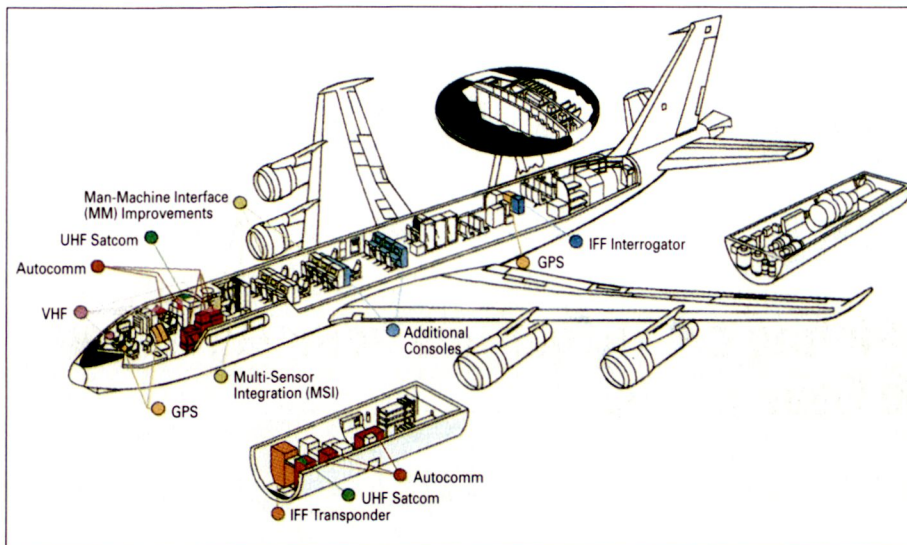
6. **Bodentruppen**

Sie werden normalerweise aus nationalen Verbänden gebildet und regelmässig ausgetauscht, während die Stäbe und die Besatzungen durchwegs gemischt und langfristig eingeteilt werden.

Dank Fehlen nationaler Vorschriften ist die Operation dieser Verbände viel weniger eingengt und pragmatischer.

Internationale Erfahrungen

■ Dieser Verband wurde bekannt, als er 1990 die US bei ihrer Libyenaktion unterstützte.



NATO E-3A Mid-Term Modernisation.

■ Die nächste wichtige Operation war die Teilnahme mit 12 Flugzeugen im Golfkrieg, wo auch die türkische Grenze laufend überwacht wurde.

■ Voll im Einsatz war der Verband während des IFOR-Einsatzes der NATO in Ex-Jugoslawien, wo er für die «Deny-Flight Ops» sowie für **Relais-Operationen** zugunsten von kritischen Erdoperationen wirkte. Er stellte dabei die Sensoren und Relais nicht als fliegende Gefechtsstände, sondern als Relais zwischen der Erdtruppe und den Einsatzzentralen in Italien zur Verfügung, die besser ausgerüstet waren und daher auch alle wichtigen Erdkampfsentscheidungen trafen.

■ Die AEW-Flugzeuge, welche meist über ungarischem Territorium kreisten, organisierten und koordinierten auch die **Flüge der UNO**, rund 75 pro Tag. Statt den üblichen 12000 Std. pro Jahr stieg die Belastung des AWACS-Geschwaders bis 1995 auf 18 000 h pro

Jahr, was zu Besatzungsengpässen führte.

■ **Zurzeit** überwachen die E-3A den Luftraum über Bosnien-Herzegowina und sind immer noch äusserst gute Helfer zum Ersatz der fehlenden zivilen Luftraumkontrolle, aber auch zum Ersatz der weitgehend noch unterbrochenen Bodenverbindungen. Eine teure, aber vorläufig unersetzliche Lösung, die gleichzeitig dem Training dieses strategisch und operativ wertvollen Verbandes dient.

Die guten Erfahrungen veranlassten die NATO zu einem grossen Modernisierungsprogramm seiner Ausrüstung, um noch flexibler zu werden: Die 2. Phase wird ab 1998 begonnen, kostet **1 Mrd. US \$** und soll in 7 Jahren beendet sein. ■

Grossküchen & Hygiene

Für Gastronomie, Spitäler und Heime. Beratung, Planung, Montage. 24-Stunden-Service



Maschinenfabrik HILDEBRAND AG, CH-8355 Aadorf, Tel. 052/368 45 00, Fax 052/368 46 00