Merkwürdige Zurücksetzung des F/A-18

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **79 (2004)**

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-714573

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Merkwürdige Zurücksetzung des F/A-18

Eurofighter contra F/A-18

In der NZZ veröffentlichte Bruno Lezzi Ende Oktober 2003 eine Analyse der Ausgangslage im Hinblick auf die nächste Militärflugzeugbeschaffung, welche sich auf offizielle Informationen abstützt. Dabei wird offen Propaganda für den Eurofighter gemacht, während der weiterentwickelte F/A-18 E/F aus diversen Gründen wohl ausser Betracht falle.

Es geht daher hier darum, die verschiedenen Faktoren neutral und unverfälscht darzustellen.

Ersatzbedarf

Nach der überstürzten Liquidation der Mirage 3 RS, welche noch an der internationalen Konkurrenz im Juli 2003 trotz veralteten Aufklärungssystemen den 1. Preis errang, wurde bekannt gegeben, dass die Schweiz die gesamte F5-E-«Tiger»-Flotte

Oberst i Gst Charles Ott, Vico Morcote

wegen technischer Überalterung bereits bis 2010 ausser Betrieb stellen müsse. Da man dabei gleichzeitig die voreilige Verschrottung der einzigen Luft-Boden-Feuersysteme, der Hunter, korrigieren will, sollen neben den vorhandenen, exzellenten F/A-18-C/D-Jägern (3 Staffeln zu 11 Flugzeugen) eine zweite Serie von 3 Staffeln zu 11 Kampfflugzeugen beschafft werden. Dies ergäbe einen Bedarf von weiteren 33 Flugzeugen, um so gleichzeitig für die Luftaufklärung und für das operative Feuer aus der Luft die nötige Kernkompetenz wieder aufbauen zu können. Der obige Bericht spricht von nur 50 Einsatzflugzeugen. Dabei benötigt weltweit jede Flugwaffe zur Sicherstellung von 50 einsatzbereiten Flugzeugen einen Flottenbestand mit Faktor 1,4, d.h. $50 \times 1{,}4 = 70$ Flugzeuge. Dies wäre umso eher notwendig, wenn die Flottenergänzung nicht von Synergien mit der vorhandenen Flotte profitieren könnte.

Kooperationsfähigkeit

Sicher kann die Schweiz heute keine eigenen Kampfflugzeuge mehr entwickeln oder indirekt über Helvetisierungen beschaffen. Ein solches Vorgehen wäre zu teuer und zu riskant. Wir möchten aber auch kein Flugzeug mehr, das von einem Land konzipiert und gebaut wird, dabei aber die innern Systeme und Waffen von einem andern Land einkauft, siehe z.B. den Gripen. Unsere Erfahrungen mit der Mirage 3S waren doch hier lehrreich genug.

Offensichtlich sind die F/A-18 C/D sehr kooperationstauglich, wie die vielen Einladungen unserer F/A-18 zu Übungen der NATO belegen, an welchen ja auch gelegentlich F/A-18 der Spanier teilnehmen. Die Kompatibilität der Flugsysteme wird in Europa immer wichtiger, da bei der internationalen Friedensförderung und bei der Luftraumsicherung in Zeiten der Terrorismusgefahr Kooperationen unbedingt erforderlich sind.

F/A-18 C/D Hornet patrouillierten zum Schutz des G8-Gipfels in Evian mit Kriegsbewaffnung über den Alpen. © Schweizer Luftwaffe

Vorteile des Eurofighters?

Im Bericht wird zu Recht festgestellt, dass neben konzeptionellen und operativen vor allem auch logistische und finanzielle Beurteilungskriterien ins Gewicht fallen. Für den Eurofighter spricht angeblich die Tatsache, dass Grossbritannien, Deutschland, Italien und Spanien sowie neuestens auch Österreich diesen Typ beschaffen. Dies erlaubt aber nicht im vornherein einen problemlosen Kauf ab Stange quasi ohne eigene Evaluation, wie der Bericht vermuten lässt. Die ersten Käufer sind ja primär Hersteller des Flugzeuges und tolerieren deshalb auch gewisse Kompromisse und Schwächen.

Das Konzept des Eurofighters stammt aus den Achtzigerjahren und kann auf keinerlei Vorerfahrungen zurückgreifen. Wie bei fast allen multinationalen Projekten militärischer oder ziviler Art muss zudem stets mit einem eher hohen Gestehungspreis gerechnet werden. Gemäss der «Flug-Revue» dürfte der Fly-away-Preis bei knapp unter 100 Mio. Franken liegen, d.h. erheblich höher als bei der F/A-18 E/F Superhornet.

Auf Grund der neuesten Meldungen stehen aber nicht nur ein weiter steigender Gestehungspreis zur Diskussion, sondern auch Schwierigkeiten beim Erreichen der versprochenen Kampfleistungen des neuen Flugzeuges. Also kein Angebot ohne Hindernisse und Probleme!

Vorteile der Superhornet

Die Superhornet, derzeit in Produktion mit 42–48 Flugzeugen pro Jahr für die US Navy, erbringt vielfache Vorteile für einen F-5-Ersatz der Schweiz, die ihr kein anderer Flugzeugtyp streitig machen kann.

Die Navy wählte die Superhornet als Ersatz diverser Flugzeugtypen und wollte sie so nahe als möglich an der F/A-18 C/D haben, damit sie sich angesichts der beschränkten Platz- und Operationsverhältnissen auf den Flugzeugträgern reibungslos mit der F/A-18 C/D integrieren liesse und gleichzeitig für verschiedene Aufgaben dienen könne.

- Auf Grund der Kriegserfahrungen im Mittleren Osten hatten die Hersteller:
- möglichst hohe Gemeinsamkeit der Systeme für die Piloten und Mechaniker der

Der F/A-18 Hornet bildet das fliegende Rückgrat der Schweizer Luftwaffe. © Schweizer Luftwaffe

beiden Flugzeugtypen zu gewährleisten, ferner
- verbesserte Leistungen der bewährten Systeme und Waffen der Hornet,
- noch höhere Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des neuen Flugzeugtyps,
- noch flexiblere Anpassungsfähigkeit an neue Bedürfnisse und grosses Wachstumspotenzial dank besseren Platz- und Kapazitätsreserven zu schaffen.

Da die Platzverhältnisse auf den Schiffen eng sind, wurden für die Superhornet die gleichen Arbeits-/Testplätze für Avionik, Hydraulik, Elektrik und Triebwerke vorgesehen. Um auf dem gleichen Flugzeugträger mit beiden Typen gleichzeitig operieren zu können, wurden Logistik und Unterhalt auf integrierte Gemeinsamkeit getrimmt. Dies hatte Ersparnisse in diesen Bereichen von mindestens 20% zur Folge. Wo die Systeme nicht gleich waren, wurden sie so verbessert, dass sie nebeneinander betreibbar sind und die Ersatzteilbewirtschaftung wesentlich einfacher wird. Auch die Umschulungszeiten für Piloten und Mechaniker können so sehr kurz angesetzt werden und lizenzieren sie problemlos für beide Flugzeugtypen.

Unfaire Disqualifizierung des Superhornet

Angeblich ist die F/A-18 E/F bei der neuen Auswahl chancenlos, da sie viel grösser sei und einem andern Baukonzept als der F/A-18 C/D entspreche. Unterschiedlich sind primär die Grösse und die vereinfachte Fertigung der Zelle sowie das stärkere Triebwerk, sie wegen diesen Eigenschaften disqualifizieren zu wollen, wäre unhaltbar:
- Unsere verbliebenen Kriegsstützpunkte bestehen zur Hauptsache aus Unterständen, nur einer ist ein Kavernenplatz, sodass nur geringe Infrastrukturanpassungen nötig wären.
- Die vereinfachte Zelle mit 42% weniger Einzelteilen würde eine Erleichterung des Unterhalts bedeuten.
- Das stärkere Triebwerk bringt mehr Leistungsfähigkeit und Zulademöglichkeit.
- Alle übrigen Eigenschaften sind entweder gleich oder besser als bei der Hornet, d.h. gegenüber andern Flugzeugtypen noch kompetitiver. Dies dank:
  erhöhter Überlebensfestigkeit,
  grösserer Reichweite/Verweilzeit,
  vielfältigerer Waffenzuladung,
  noch umfangreicherem möglichen Aufgabenkatalog
- Auch die übrigen neuen Systeme bewirken eine höhere Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit sowie Flexibilität. Sie werden deshalb auf den amerikanischen und schweizerischen F/A-18 Hornet schrittweise auch als Kampfwertsteigerung eingebaut.

Schlussfolgerungen

Die F/A-18 (Super)Hornet haben in den letzten Jahren viele Kampferfahrungen gesammelt und sich dabei bestens bewährt, sodass die US Navy soeben eine zweite Bestellung von weiteren 210 F/A-18 E/F aufgegeben hat. Diese wertvollen Erfahrungen und Leistungsausweise vermitteln den Superhornet einen unbezahlbaren Vorsprung vor den erst im Bau befindlichen europäischen Konkurrenten.
Da auch die Schweizer Luftwaffe mit der F/A-18 sehr gute Operations- und Einsatzerfahrungen gemacht hat, sollten wir uns zweimal überlegen, ob wir einen total unterschiedlichen zweiten Flugzeugtyp beschaffen wollen, da dann:
- die erwarteten wertvollen Synergien mit der vorhandenen Flotte, Logistik und Unterhalt verloren gehen,
- ein grösserer Bedarf an teuren Piloten und Mechanikern entsteht, weil keine Doppelverwendung möglich würde,
- zwar eine europäische Unterhaltskooperation erstellbar wäre. Diese würde aber unsere Armee in eine grosse technische Abhängigkeit führen. Sie wäre gefährlicher als die Geschäftsbeziehungen mit einem Lieferland, mit welchem wir bezüglich F/A-18 C/D und F5 Tiger ja nur gute Erfahrungen gemacht haben,
- bestehende, gute Industriekontakte für Kompensationsgeschäfte und Know-how-Transfers nicht ausgenützt werden könnten.

Dies würde zudem nach dem Slogan «Do not buy American» riechen, was unfair wäre, da die USA neben der EU unsere wichtigsten Exportkunden sind.

Eine wichtige Funktion zum Gelingen des Flugs hat das Bodenpersonal.