Kampfjets im Test

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **94 (2019)**

Heft 6

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-868462

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

Kampfjets im Test

In Payerne haben wie angekündigt die Flug- und Bodenerprobungen der fünf Kandidaten, die sich für eine Beschaffung durch die Schweiz bewerben, begonnen. Es sind dies das europäische Flugzeug Eurofighter, der französische Rafale, die beiden Typen Super Hornet F/A-18 und F-35A aus den Vereinigten Staaten und aus Schweden der Gripen E.

Aus Payerne berichten von den Flug- und Bodentests Peter Jenni (Text) und Franz Knuchel (Bild)

Für jeden Kandidaten werden während vier Flugtagen total acht Missionen mit einer oder zwei Maschinen durchgeführt. Für die Reihenfolge der Tests mit den Bewerbern ist der erste Buchstabe des Herstellers entscheidend.

Wie die Armasuisse mitteilt, werden die Fähigkeiten der Flugzeuge und die Angaben aus den bereits eingereichten Offerten überprüft. Um sich mit der Geographie in der Schweiz vertraut zu machen, haben die Anbieter die Möglichkeit, sich mit einem Flug an die Gegebenheiten zu gewöhnen. Ein Flug findet auch in der Nacht statt. Es werden insgesamt pro Bewerber 17 Missionen geflogen, auch von Meiringen aus.

Airbus bringt Eurofighter

Als erster Kandidat weilte der Eurofighter in den Kalenderwochen 15 und 16 in unserem Land. Die zwei Maschinen stammen von der britischen Royal Air Force, deren Flugzeuge am weitesten entwickelt sind.

Für die Medien fand in Payerne am 12. April 2019 eine Orientierung statt. Weil es sich bei dieser Beschaffung um ein Geschäft zwischen den Regierungen des Herstellerlandes und der Schweizer Regierung handelt, sprach aus deutscher Sicht Ralf Schnur, Leiter Rüstungspolitische Angelegenheiten im Verteidigungsministerium (BMVg) und Forschungs- und Entwicklungsdirektor BMVg, zu den Medien.

Er dankte der Schweiz für die Möglichkeit, den Eurofighter testen zu lassen,

Start des britischen Eurofighters.

Hunderte Spotter beobachten in Payerne den Eurofighter.

Zwei Eurofighter-Flieger nach der Landung.

Der Eurofighter Typhoon rollt zum Start.

und unterstrich, dass die Bundesregierung an der Zusammenarbeit mit der Schweiz interessiert sei. Die EU brauche die Schweiz als sicherer Hort in Europa, weil sich die Sicherheitslage in den letzten Jahren stark verschlechtert habe.

In Deutschland werde in den Jahren nach 2020 die Tranche 1 der Eurofighter durch 36 Maschinen der Tranche 4 abgelöst, was es der Schweiz ermöglichen würde, bei einer Bestellung direkt von dieser Ausweitung der Produktion zu profitieren.

Zur Infrastruktur der Schweiz

Rüdiger Knöpfel, ehemals Cheftestpilot der Bundeswehr, heute Programmdirektor für Eurofighter im Rüstungsamt der Bundeswehr (BAAINBw), wies darauf hin, dass der Eurofighter in die bestehende Infrastruktur der Schweiz passen würde.

Die Avionik sei sehr gut, und dank der beiden starken Triebwerke sei der Eurofighter im gebirgigen Teil des Landes gut unterwegs. Wichtig sei zudem, dass es im Flieger keine sogenannte Black Box gebe.

Oberst i Gst Ingo Stüer vom Kommando der Luftwaffe betonte, dass beide Länder vor gemeinsamen Herausforderungen stünden, die Interoperabilität wichtig sei und zum Beispiel Tankflugzeuge und Transportmaschinen gegenseitig genutzt werden könnten.

Dr. Bernhard Brenner, Mitglied der Geschäftsleitung und Vertriebsvorstand bei Airbus Defence and Space, stellte die intensive Zusammenarbeit zwischen Airbus und zahlreichen Schweizer Firmen und vor allem mit der Swiss in den Mittelpunkt seiner Ausführungen.

Die Anforderungen des Offsets würden erfüllt. Wie wichtig die Bewerbung für Airbus ist, wurde durch die Anwesenheit der Verteidigungsattachés jener Länder unterstrichen, die am gemeinsamen Projekt Eurofighter beteiligt sind. Es handelt sich um Deutschland, Grossbritannien, Italien und Spanien.

Boeing mit Super Hornet

Gegensätzlich traten die Vertreter am 29. April 2019 aus den USA auf. Es war nicht spürbar, dass es sich um ein Geschäft zwischen den beiden Regierungen handelt.

Der amerikanische Botschafter in der Schweiz war wohl anwesend, sprach aber zu den Medien offiziell mit keinem Wort.

Eingeleitet wurde die Vorstellung mit einem Referat von Dan Gillian, Vice President F/A-18 & EA-18-Programme Strike, Surveillance and Mobility. Er unterstrich, dass Boeing bereits über 20 Jahre Erfahrung mit unserer Luftwaffe habe und sie wüssten, was unsere Bedürfnisse seien.

Die Maschinen des Super Hornet dienten der U.S. Navy und bildeten das Rückgrat der Trägerflugzeugflotte der

Der F/A-18 Super Hornet in Meiringen.

Gut erkennbar das Doppeltriebwerk am Super Hornet.

USA. Sie seien hochleistungsfähig, bezahlbar und verfügbar. Der Super Hornet ist ferner in der Royal Australien Air Force und der Kuweit Royal Air Force im erfolgreichen Einsatz. Über 700 Stück sind ausgeliefert.

Vom Block II zum Block III

Dan Gillian sprach weniger über den Stand der Entwicklung der heute im Einsatz stehenden F/A-18 Super Hornet, sondern über den vorgesehenen Ausbau vom heutigen Block II zum Block III.

Die Kerneigenschaften werden sein: eine fortschrittliche Netzwerkinfrastruktur mit verbessertem Computer, höherem Netzdurchsatz, neuen Sensoren, einem Advanced-Cockpit-System, grösserer Reichweite dank neuen Treibstofftanks mit kleinerem Luftwiderstand, Zielerfassung auf grosse Distanzen dank IRST (Infrared Search & Track), Verlängerung der Lebensdauer von 6000 auf 10 000 Flugstunden und vieles mehr.

Captain Kevin McLaughlin trat 1993 in den Dienst als Marineflieger, wo er seither 3700 Flugstunden und 875 Landungen auf einem Flugzeugträger durchführte. Er wurde mehrmals ausgezeichnet und schilderte aus seiner Sicht das Fliegen mit dem Super Hornet. Er hofft, dass die Schweiz die Maschine im Ausbauschritt Block III bestellt. Zur Frage des Source Code hiess es, dass diese Frage zwischen den Schweizer und USA-Behörden geregelt werde.

Im übrigen sei es möglich, dass 60 Prozent der Schweizer Infrastruktur ohne Anpassungen vom Super Hornet genutzt werden könnten.

Meiringen: Vorne die Staffelmaschine 11, hinten die beiden F/A-18 Super Hornet.