Blickpunkt Luftwaffe

Objekttyp: **Group**

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

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

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

EUROPA

Bei den langwierigen Tests zur Helikopter-Betankung mit der A400M hat erstmals ein Helikopter am Tankschlauch angekoppelt, noch ohne dass Treibstoff floss. Es wurden Flüge bei Tag über Südfrankreich durchgeführt, wobei die A400M mit 51 Betankungskontakten mit einer H225M einen «entscheidenden Meilenstein auf dem Weg zur vollen Einsatzfähigkeit als Tankflugzeug» erreichte, so Airbus. Die Tests fanden in Flughöhen zwischen 300 und 3000 Metern und bei bis auf 105 Knoten reduzierten Fluggeschwindigkeiten statt. Der nächste Schritt im Flugerprobungsprogramm beinhaltet Luftbetankungsvorgänge mit Treibstoffabgabe, die bis Ende 2019 stattfinden sollen, bevor es 2021 dann an die endgültige Zulassung geht. Die A400M kann bis zu 50,8 Tonnen Treibstoff in ihren Tragflächen und dem Rumpftank mitführen, ohne dass der Frachtraum verkleinert würde. Darüber hinaus können im Frachtraum zwei Zusatztanks angebracht werden, die jeweils weitere 5,7 Tonnen fassen.

Luftbetankungsversuch der A400M mit einem Helikopter.

GROSSBRITANNIEN

BAE Systems hat den letzten von 160 Eurofighter Typhoon an die Royal Air Force übergeben. Die RAF hat nach mehreren Planänderungen somit 53 Maschinen der Tranche 1, 67 der Tranche 2 und 40 der Tranche 3 übernommen. Das Werk in Warton «bereitet sich nun auf die Montage von Taifuns für die Luftwaffe von Katar vor, wobei der erste Jet 2022 ausgeliefert werden soll», so BAE. Parallel wird an der weiteren Verbesserung des Eurofighters gearbeitet. Das Potenzial des Kampfjets werde «weiterhin durch neue Investitionen in den Bereichen Radar, Kommunikation, Datenmanagement, Waffen und Konnektivität genutzt, um seine Rolle an der vordersten Front weiter zu stärken», sagte Andy Flynn, Typhoon Capability Director für BAE Systems – Air.

Eurofighter Typhoon der Royal Air Force.

USA

Der von Boeing in Zusammenarbeit mit Saab entwickelte neue Jet-Trainer für die US-amerikanische Luftwaffe hat nun einen offiziellen Namen. Der von Boeing und Saab für die TX-Ausschreibung entwickelten Jet Trainer T-7A Red Hawk hat sich im September 2018 gegen den T-50 Golden Eagle und den M-346 Master durchgesetzt. Boeing hat zusammen mit Saab den T-7A für die US-amerikanische Trainer Ausschreibung entwickelt, und diese auch gewonnen. Boeing kann als Hauptauftragnehmer zusammen mit Saab 351 Jet Trainer an die US Air Force liefern, dazu kommen 46 Simulatoren. Mit diesen Flugzeugen werden die Talon Trainingsflugzeuge ersetzt, von diesen betreibt die US Air Force noch mehr als 450 Stück.

T-7A Red Hawk – der neue Jet-Trainer.

Mit der sogenannten Milestone-C-Entscheidung kann Sikorsky die Vorserienfertigung des HH-60W Combat Rescue Helicopter für die US Air Force beginnen. Seit dem Erstflug im Mai kamen sie auf etwa 70 Flugstunden. Im Werk Stratford von Sikorsky befinden sich fünf CRH-Helikopter bereits in verschiedenen Fertigungsstufen. Insgesamt sollen 113 HH-60W beschafft werden, um die Sikorsky HH-60G Pave Hawk zu ersetzen. Der Combat Rescue Helicopter ist laut Hersteller deutlich leistungsfähiger und zuverlässiger als die HH-60G. Unter anderem ist ein neues Kraftstoffsystem eingebaut, das die Kapazität der internen Tanks gegenüber dem aktuellen Basismodell UH-60M fast verdoppelt. Der CRH verfügt auch über leistungsfähigere Selbstschutzsysteme, neuere Avionik und bessere Cybersicherheit.

Der HH-60W Combat Rescue Helicopter.

TAIWAN

Die Aerospace Industrial Development Corporation hat in Taichung ihren neuen Jettrainer präsentiert, der auf dem Kampfflugzeug F-CK-1 Ching-Kuo basiert. Vier Prototypen sind geplant. Als Ersatz für die AT-3 und die F-5 im Schuleinsatz will die Republic of Taiwan Air Force bis 2026 insgesamt 66 der neuen Jettrainer in Dienst stellen. Beim neuen AJT (Advanced Jet Trainer) handelt es sich um eine Ableitung des Kampfflugzeugs F-CK-1 Ching-Kuo, wobei laut AIDC allerdings 80 Prozent der Maschine neu durchkonstruiert wurde. Unter anderem werden deutlich mehr Verbundwerkstoffe verwendet und die Tankkapazität wurde erhöht. Das Flügelprofil wurde für die neuen Anforderung angepasst, um im Langsamflugbereich einfacheres Handling zu bieten. Als Triebwerk wird weiterhin das Honeywell/ITEC F124 verwendet, allerdings in einer Variante ohne Nachbrenner. Die Kosten werden inklusive Produktion mit 66,8 Milliarden taiwanesischen Dollar (2 Milliarden Euro) beziffert.

Patrick Nyfeler

Kampfflugzeug F-CK-1 Ching-Kuo.