

Planmässige F/A-18-Beschaffung

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **161 (1995)**

Heft 12

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63888>

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.

Planmässige F/A-18-Beschaffung

Charles Ott

Trotz Komplexität des Programms verläuft das Projekt planmässig: Die wesentlichen Baugruppen und Systemteile für die Schweizer Flügel sind termingerecht abgeliefert worden, ebenso rund 4000 Ersatzteil- und Bodenmaterialpositionen. Rund 260 Schweizer Firmen sind in den Ausgleichsgeschäften schon mit über einer Milliarde Franken beteiligt. Die laufenden «Workshops» und Einkauftreffen bedeuten langfristige Gewinne und ausgezeichnete Starthilfen für kleinere bis mittlere Unternehmen im schwer zugänglichen Markt der USA.

Flugprogramm

Die vorgesehenen Abnahmevlüge, das Qualifikationsprogramm für die wenigen Schweizer Modifikationen und das Verifikationsprogramm für 1996 stehen fest. Letzteres umfasst primär die Überprüfung der Flugleistungen und der Funktion wesentlicher Subkomponenten wie Feuerleitsysteme, Kanonen und Lenkwaffen (inkl. Schiessen) sowie aller Navigations-, Übermittlungs- und Radarwarnsysteme.

Interessant wird vor allem auch die Überprüfung des von Finnland und der Schweiz gewählten aktiven Radarstörsystems sein, das seit Juli 1995 in ex-Jugoslawien im Einsatz steht. Es war bekanntlich aus politischen Gründen von den USA zuerst nicht beschafft worden (siehe ASMZ 11/94), wurde aber nach dem Abschuss einer US F-16 im Juni 1995 sofort nachgerüstet und hat sich seither in über 1400 Flugstunden glänzend bewährt.

Das Radarsystem Hughes AN/APG-73 bildet im Luftkampf zusammen mit dem Missions-Computer und

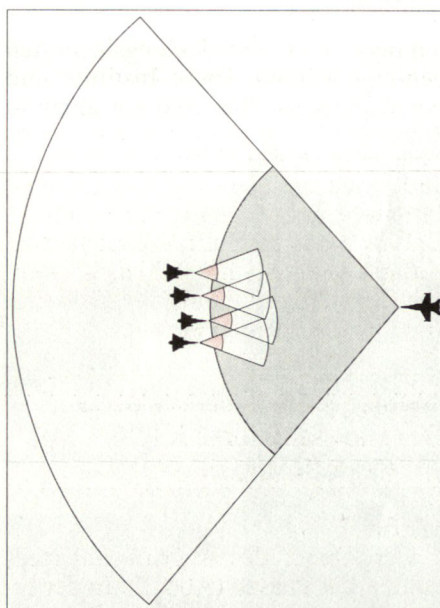
der Radarlenkwaffe «AMRAAM» das Rückgrat des F/A-18-Waffensystems.

Die gegenüber unsern bisherigen Systemen gewaltige Leistungssteigerung wirkt sich für Tag- und Nacht- sowie für Allwettereinsätze, bei der Erfassung und Bekämpfung tieffliegender, weitentfernter Ziele, aber auch in der Mehrfachzielbekämpfungsfähigkeit aus.

Die Zusammenarbeit mit Finnland, das sein erstes Flugzeug bereits am 21. April 1995 flog und es anfangs Juni 1995 durch seine Luftwaffe übernahm, läuft ausgezeichnet.

Pilotenausbildung

Die beiden ersten in den USA ausgebildeten Schweizer Piloten sind bereits in einer US-Ausbildungsstaffel als F/A-18-Fluglehrer eingesetzt, und nun hat auch die gestaffelte Ausbildung von GRD-Testpiloten, Flugvermessungsingenieuren und von Fluglehrern in den USA begonnen und wird sich bis anfangs 1997 erstrecken.



Mirage IIIS und F/A-18C/D im Luftkampf: Leistungsvergleich der Radarerfassungs- sowie der Einsatzradien der Lenkwaffen FALCON (Mirage III-S) bzw. AMRAAM (F/A-18C/D).

In Payerne haben erste theoretische AMRAAM-Ausbildungskurse für Piloten und technische Spezialisten stattgefunden.

Unser F/A-18-Flugsimulator wird z. Zt. gebaut, wobei die Firma Contraves an der Aussenweltgestaltung des Schweizer Geländes mitarbeitet.

Produktions- und logistische Aspekte

In Emmen hat mit der Ankunft der 1. Baugruppe die Endmontage von 32 Flugzeugen (25 Einsitzer und 7 Doppelsitzer) begonnen, die einen grossen Know-how-Transfer für die auf 30 Jahre geplante Einsatzdauer und 50 Arbeitsplätze in Emmen bedeutet.

Die schweizerische Fertigung von Zellen und Mechanikbaugruppen sowie von Triebwerkteilen läuft auf vollen Touren. Die Unterstützung der Schweizer Hersteller durch die amerikanischen Lizenzgeber ist vorzüglich.

Auch in der Logistik läuft alles planmässig, obwohl das Projekt «EMD 95» zusätzliche Bewährungsproben für die Neuorganisation bescherte. Es ergaben sich daraus bereits Einsparungen von rund 8,5 Millionen Franken. Die gestraffte Ausbildung des Unterhaltspersonals des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) verteilt sich auf rund 30 Kurse, die teils in der Schweiz, teils in den USA stattfinden. Sie umfassen neben Spezialisten Berufskader, welche die Ausbildung in militärischen Schulen und Kursen unterstützen.

Zusammenfassung

Die Beschaffung des F/A-18 verläuft erfreulich unproblematisch, dies im finanziellen, operationellen, technischen und logistischen Bereich. Sie erbringt der Flugwaffe die erwartete Leistungssteigerung und eine engere Zusammenarbeit von Schweizer Firmen mit solchen in den USA sowie zukunftssträchtige Kooperationen in diversen Sektoren zwischen der finnischen und der schweizerischen Flugwaffe. Die Zustimmung des Schweizer Volkes zu dieser grossen Beschaffung hat sich bisher hundertprozentig gerechtfertigt. ■