

Aus der Luft gegriffen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **47 (1972)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.



Aus der Luft gegriffen

Die Geschichte der Beschaffung eines Erdkampfflugzeuges

Es dürfte allgemein bekannt sein, dass das Gros unserer Militärflugzeuge durch die Venom gebildet wird. Von diesem Flugzeugtyp wurden in den Jahren 1951 bis 1958 250 Stück in Lizenz im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen hergestellt. Diese Maschinen müssen wegen technischer Überalterung in den nächsten Jahren ersetzt werden.

Die Beschaffung von Ersatzflugzeugen beschäftigt die zuständigen Instanzen im Militärdepartement seit dem Jahre 1966 und ist ein Vorhaben, das die Öffentlichkeit und insbesondere die eidgenössischen Räte stark in Anspruch nimmt. In der gleichen Zeitspanne versuchten Lieferanten aus aller Welt, Anhänger für den einen oder anderen Typ oder eine bestimmte Konzeption zu werben. Daneben versuchten Politiker und Journalisten, sich eine Meinung zu bilden und Information von Propaganda zu unterscheiden. Das aussergewöhnliche Interesse, das der Beschaffung des neuen Erdkampfflugzeuges entgegengebracht wird, ist nach den Vorkommnissen im Zusammenhang mit der Beschaffung der Mirage nicht verwunderlich und darf als positiv gewertet werden.

Im Vergleich zu anderen Ländern ist das Beschaffungsverfahren für Kriegsmaterial in unserem Land ausserordentlich gründlich, wenn nicht kompliziert. Es ist namentlich dadurch gekennzeichnet, dass das Parlament nicht nur die Mittel bewilligt, sondern auch Art und Umfang des zu beschaffenden Materials bestimmt. Zur Ausarbeitung der Typenvorschläge und der Entscheidungsunterlagen setzte das Mili-

tärdepartement eine «Projektüberleitung neues Kampfflugzeug» (POLK) ein, die anfänglich dem Generalstabschef unterstellt wurde. Sie koordinierte alle Arbeiten, die in der Gruppe für Rüstungsdienste, im Stab der Gruppe für Generalstabsdienste und im Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen geleistet wurden. Diesem Gremium stehen beratende Kommissionen, zusammengesetzt aus ausserhalb der Verwaltung stehenden Persönlichkeiten, zur Seite: Rüstungskommission, Kommission für Militärflugzeuge, Flugwaffenkommission. Sie beurteilten vor allem das Bewertungsverfahren, die Resultate und das weitere Vorgehen.

Welche Aufgaben hat das neue Kampfflugzeug zu erfüllen?

Im Bericht des Bundesrates vom 6. Juni 1966 an die Bundesversammlung über die Konzeption der militärischen Landesverteidigung wurde die Bekämpfung von Erdzielen als Hauptaufgabe der Flugwaffe bezeichnet. Die Kommission für militärische Landesverteidigung (KML) genehmigte am 17. Januar 1967 folgende drei Grobanforderungen an das neue Kampfflugzeug:

1. Es muss stark mit Fliegerabwehr verteidigte Erdziele bekämpfen,
2. sich selbst schützen,
3. wenn nötig und möglich den Schutz der noch vorhandenen, weniger leistungsstarken Flugzeuge übernehmen.

Mit Beschluss vom 4. Dezember 1968 legte die Kommission für militärische Landesverteidigung fest, dass die dritte Aufgabe deutlich in den Hintergrund zu treten habe.

Diese Grobanforderungen wurden durch die Bestimmung ergänzt, dass die zu beschaffende Flugzeugzahl mindestens 60 Einheiten betragen und nicht mehr als

1300 Millionen Franken kosten dürfe (Teuerung von der Bestellung bis zur Auslieferung nicht eingeschlossen). In diesem Betrag inbegriffen sind die Kosten für die Flugzeuge, Ersatz- und Bodenmaterial, Ausbildungshilfen, Nebenkosten und eine erste Tranche Munition. Die reinen Flugzeugkosten machen lediglich etwas mehr als die Hälfte der genannten 1300 Millionen Franken aus.

Die Bekämpfung von Erdzielen im Sinne des Berichtes vom 6. Juni 1966 bedeutet ferner, dass das neue Kampfflugzeug vor allem zur indirekten Unterstützung der Erdtruppen eingesetzt werden soll. Das heisst, es muss das Vordringen feindlicher Verbände durch Bombardierungen in den Aufmarschgebieten, durch fortgesetzte Zerstörung wichtiger Verkehrsempässe (z. B. Flussübergänge), Führungszentren, Radarstationen usw. hemmen. Man erwartet von dieser Einsatzart eine grössere Wirkung als von der direkten Unterstützung einzelner Verbände der Erdtruppen auf dem Gefechtsfeld. Da der Feind seine wichtigen rückwärtigen Objekte mit modernen Flieger- und Flab-Mitteln schützen wird, kann diese Aufgabe nur von einem leistungsfähigen, mit allen modernen technischen Hilfsmitteln ausgerüsteten Flugzeug erfüllt werden. Es leuchtet ein, dass eine kleinere Anzahl solcher modernen Maschinen wirkungsvoller ist als eine grössere Zahl einfacherer und billigerer Flugzeuge.

Das Evaluationsverfahren

Die Arbeiten der Beschaffungsorgane gliederten sich in vier Phasen:

— Erste Phase (Vorevaluation): In den Jahren 1966 bis 1969 wurden insgesamt neun verschiedene Flugzeugtypen in über zwanzig Varianten geprüft (Corsair, Draken, Fiat, Jaguar, Mirage-Milan, Northrop, Weiterentwicklung des P-16, Skyhawk und Viggen).



- Zweite Phase (Hauptevaluation): Im August 1969 legte der Bundesrat fest, dass sich die weiteren Arbeiten auf den Corsair und den Fiat zu konzentrieren hätten. Diese beiden Typen wurden in der Folge mit grosser Gründlichkeit geprüft.
- Dritte Phase (Zusatzevaluation): Das Eidgenössische Militärdepartement schlug 1970 dem Bundesrat die Beschaffung des amerikanischen Corsairs vor. Entgegen diesem Antrag beschloss jedoch der Bundesrat, zusätzlich zum Corsair noch andere Typen prüfen zu lassen: Fiat, Saab 105, Skyhawk und allenfalls den Mirage-Milan. Durch einen internen Beschluss des Militärdepartements wurde diese Liste noch durch den Hunter verlängert. Das Resultat dieser Zusatzevaluation lag im Frühjahr 1971 vor. An erster Stelle lag wiederum der Corsair, gefolgt vom Skyhawk, dem mit deutlichem Abstand der Milan und der Fiat folgten. Den Schluss der Rangliste nahmen der Saab 105 und der Hunter ein.
- Vierte Phase (Schlussevaluation): Um die für eine Botschaft an die eidgenössischen Räte erforderlichen Unterlagen zu erhalten, beschloss der Bundesrat am 21. Juni 1971, den Corsair und den Milan weiterprüfen zu lassen. Die vierte Phase konnte am 30. Mai 1972 in Payerne mit einem Vergleichsfliegen abgeschlossen werden.

Das Militärdepartement hat inzwischen dem Bundesrat auf Grund der Ergebnisse der Schlussevaluation am 11. August 1972 den Kauf von 60 Corsair A-7G vorgeschlagen.

In seiner Sondersitzung vom 9. September 1972 hat der Bundesrat beschlossen, dass die Schweiz weder den Corsair noch den Mirage-Milan kaufen wird. Zu diesem nach langem Zögern gefassten Entschluss führten nach einer Pressemitteilung der Bundeskanzlei u. a. folgende Gründe: «Der Aufwand für den Corsair oder den Milan wäre derart hoch, dass deswegen die Bedürfnisse anderer Waffengattungen vorübergehend zurückstehen müssten. Es wäre nicht möglich, vor 1975 ein neues Rüstungsprogramm aufzulegen. Zudem würden sich nicht nur im Jahre 1973, sondern vermehrt noch in den Jahren 1974 und 1975 ernsthafte Schwierigkeiten ergeben, die für die Flugzeugbeschaffung nötigen Kredite in den Voranschlägen unterzubringen.»

Neben finanziellen Überlegungen haben den Bundesrat auch noch Erwägungen politischer Art zu seinem Entschluss geführt. Es spielte dabei namentlich der Gedanke eine Rolle, der Antrag auf Beschaffung des Corsairs könnte die parlamentarische Hürde nicht nehmen. Was übrig bleibt, ist, wie sich der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ausdrückte, ein Scherbenhaufen. Man kann sich füglich fragen, ob es sich gelohnt hat, während sechs Jahren für rund 25 Millionen Franken zu evaluieren, um am Schluss keinen positiven Entscheid zu fällen. Bekanntlich weiss der Bundesrat nicht erst seit heute, dass das Jahr 1973 für die Bundesfinanzen einen Engpass bedeuten wird.

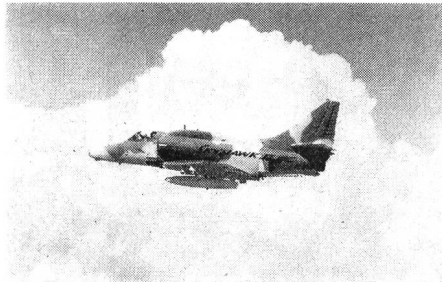
Dass als Folge dieses umstrittenen Geschäftes die Frage nach der Konzeption unserer Landesverteidigung bereits wieder gestellt wird, ist weiter nicht verwunderlich. Es ist nur zu hoffen, dass sich nach dieser erneuten Flurbereinigung alle Verantwortlichen im klaren darüber sein werden, was eine Konzeption für die militärische Landesverteidigung bedeutet. Offensichtlich war man sich bei der einhelligen Zustimmung zur letzten und heute noch gültigen Konzeption aus dem Jahre 1966 nicht allenorts dessen bewusst. Bei der nun folgenden Ausmarchung muss unmissverständlich gesagt werden, welcher Stellenwert unserer militärischen Landesverteidigung zukommt und was zur Erhaltung der Schlagkraft unserer Armee noch aufgewendet werden kann.

P. J.



Dieses Photo zeigt den ersten Helikopter des Typs Westland Sea King Mk.41, der für die westdeutsche Bundesmarine bestimmt ist. Er wird dort für Such- und Rettungsaufgaben Verwendung finden. Die Ablieferung der insgesamt 22 bestellten Serienmaschinen soll im April 1973 anlaufen.

ka



Vor einiger Zeit fand der Erstflug der jüngsten McDonnell Douglas Skyhawk statt. Die A-4 N unterscheidet sich von der beim US Marine Corps eingesetzten M-Version vor allem durch ein verbessertes Navigations- und Feuerleitsystem sowie zwei 30-mm-Kanonen. Ferner verfügt diese Skyhawk II über eine stark vereinfachte Cockpit-Ausrüstung. Der Antrieb erfolgt durch eine Strahltriebwerke Pratt & Whitney J 52-P-408 mit etwa 5000 kp Schub. Verschiedene Versionen der A-4 stehen bei den Luftwaffen von Argentinien, Israel, Neuseeland und Singapur sowie bei den See-Luftstreitkräften von Argentinien und Australien im Dienst.

ka

Der erste Prototyp des neuen amerikanischen Frühwarn- und Führungsflugzeuges AWACS (Airborne Warning and Control System). Die vierstrahlige Maschine, eine modifizierte Boeing 707-320 ist mit einem



über dem Rumpf rotierenden Radom ausgerüstet, in dem ein Freund/Feind-Erkennungs- und Überwachungsradar von Hughes bzw. Westinghouse installiert ist. Ende November 1972 will man sich dann für einen der beiden Entwürfe entscheiden. Die Testversuche mit diesem neuen fliegenden Radarsystem sollen noch bis Ende August andauern.

ka

*

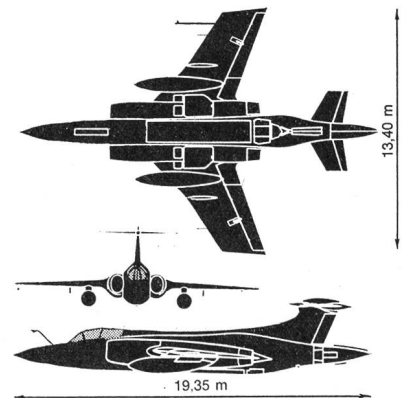
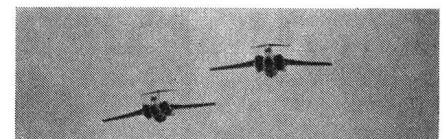
Für den von Aérospatiale hergestellten Hubschrauber Gazelle SA.341 liegen bereits folgende Militärbestellungen vor: A. L. A. T. France 50 Maschinen, British Army 99 Maschinen, Royal Navy 30 Maschinen, RAF 13 Maschinen. Jugoslawien wird rund 122 Maschinen dieses Typs in Lizenz bauen und acht weitere direkt aus Frankreich beziehen. Aérospatiale ist überzeugt, mindestens 600 Stück dieses Nachfolgers der Alouette II verkaufen zu können.

ka



Flugzeugerkennung

ENGLAND



Hawker-Siddeley Buccaneer Jagdbomber

2 Düsentriebwerke
Bis 7000 kg Bomben

V maximal 1040 km/h

Original Zuger Footing-Dress

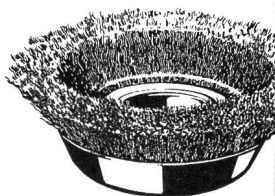
Der ideale Regenschutz für Militär und Sport



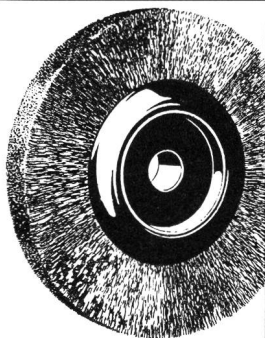
Von den Schweizer Leichtathleten an der Olympiade in Mexiko getestet.
Verlangen Sie unsere Unterlagen!
(Der Original-Dress wurde oft kopiert, aber nie erreicht!)

Wilhelm AG

Zuger Berufs- und Sportkleider
6300 Zug, Kollermühle, Telefon 042 / 21 26 26

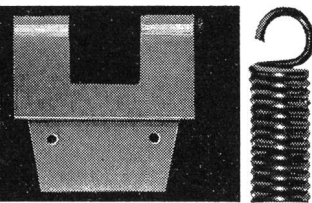


THOMA



Jacq. Thoma AG
Technische Bürsten
8401 Winterthur
Tel. 052 - 22 67 73

Zugfedern
Druckfedern
Schenkelfedern
in Drahtstärken
von 0,1 bis 30 mm
Blattfedern — Stanzartikel



THÜR + CO

8305 DIETLIKON-ZÜRICH

Telefon: 051/93 16 44



Clichés, ein- und
mehrfarbig,
Galvanos, Stereos,
Matern,
Retouchen

Photolithos
schwarz-weiss
und farbig

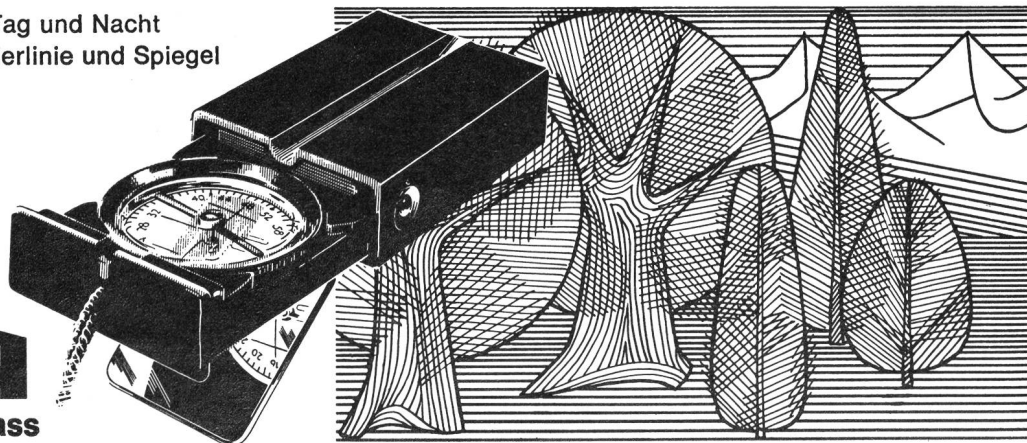


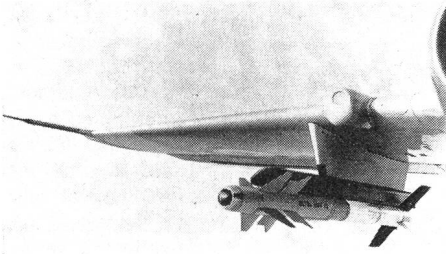
Schnelle Richtungsangabe bei Tag und Nacht
Sicheres Zielen dank langer Visierlinie und Spiegel
Kräftige Plastikkonstruktion
Praktisches Kleinformat
Leuchtmass auf allen
richtungszuweisenden Stellen

Erhältlich in allen guten
Optikgeschäften

RECTA

der ideale Marschkompass





Die mit einem IR-Zielsuchkopf ausgerüstete Kurzstrecken - Luft - Luft - Lenkwaffe Matra R-550 Magic steht zurzeit in Flugerprobung. Diese Rakete soll ab 1973 die bei der französischen Luftwaffe und bei den Marineluftstreitkräften eingeführte amerikanische Sidewinder ablösen. Verschiedene weitere Streitkräfte interessieren sich für diesen französischen Entwurf. ka

*



Sechs schwedische Kampfflugzeuge Saab 35 B Draken wurden für Trainingszwecke an die finnische Luftwaffe ausgeliehen. Auf diesen geleasteten Maschinen werden sich die Suomi-Piloten auf die 1974 beginnende Auslieferung der zwölf bestellten Allwetterkampfflugzeuge Saab 35 S Draken vorbereiten. Der Zusammenbau dieser Maschinen erfolgt bei Valmet in Finnland. Sie sollen die seit langer Zeit im Dienste stehenden GNAT-Jabos ersetzen. Unser Bild zeigt einen Saab 35 B Draken in den Farben der finnischen Luftstreitkräfte. ka

*



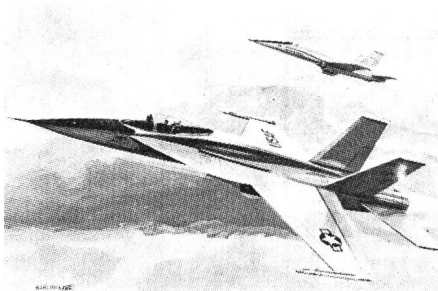
Am 26. Juli 1972 erhielten die deutschen Heeresflieger den ersten in der BRD in Lizenz gebauten Transporthubschrauber Sikorsky CH-53 G. Für die Lizenzprogrammleitung, die Endmontage und den Einflug ist das VFW-Fokker-Unternehmen verantwortlich. Der CH-53G ist einer der grössten und schnellsten Transporthelikopter der westlichen Welt und wird bereits bei der USAF, der israelischen Luftwaffe, beim US Marine Corps und in Österreich eingesetzt. Er kann bis zu 38 vollausgerüstete Soldaten oder rund acht Tonnen Nutzlast befördern. ka

Das leichte schwedische Erdkampf- und Trainingsflugzeug Saab 105 G startete kürzlich zu seinem Erstflug. Diese neueste Version des bekannten Saab-Mehrzweckflugzeuges zeichnet sich vor allem durch den Einbau einer neuen Navigationsanlage, eines Decca-Dopplerradargeräts und eines Rollkartendarstellungsgeräts aus. Modifiziert wurde auch die Flügelvorkante, die so eine verbesserte Manövrierbarkeit der Maschine gewährleisten soll. Die Flugtests, die sich über den ganzen Sommer dieses Jahres erstrecken, umfassten auch die Erprobung des neuen Saab-Bombenwurfrechners BT 9 R mit Laser-Distanzmessung. ka



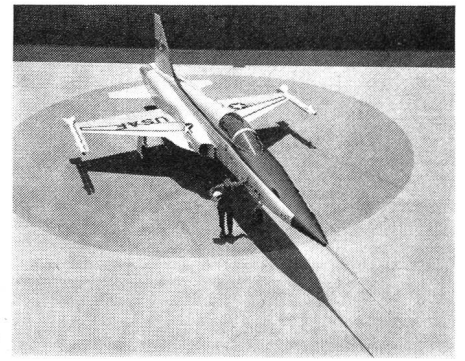
*

General Dynamics und Northrop bauen für die USAF je drei Prototypen einer neuen Leichtjägergeneration. Während der 401-Entwurf von General Dynamics einstrahlig ist, besitzt die Northrop P 600 zwei Strahltriebwerke. Ziel des LWF-(Lightweight-Fighter-)Wettbewerbes ist es, ein kleines, kostengünstiges und trotzdem leistungsfähiges Jagdflugzeug zu entwickeln. Der Erstflug soll Ende 1973 oder Anfang 1974 stattfinden. Die geplante Bewaffnung besteht aus 20-mm-Kanonen und infrarotgesteuerten Luft-Luft-Lenk Waffen. Unsere Zeichnung zeigt den P 600-Entwurf von Northrop. ka



*

Ende Juni 1972 fand der Roll Out des einsitzigen Luftüberlegenheitsjägers Northrop F-5 E Tiger II statt. Die F-5 E ist eine verbesserte Ausführung der F-5 A mit Abfangradar und vergrössertem Aktionsradius. Der erste Auftrag umfasst eine Bauserie von 325 Einheiten, die im Rahmen des MAP (Military Assistance Program) von den USA an Staaten wie Südvietnam, Thailand, Formosa, Südkorea und Jordanien geliefert werden. Je 30 Tiger II wurden zudem von Persien und Saudi-Arabien bestellt. Angetrieben von zwei Strahltriebwerken General Electric J 85-GE-21, erreicht die Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von Mach 1,6 in 12 000 m Höhe. Die Bewaffnung besteht aus zwei 20-mm-Kanonen

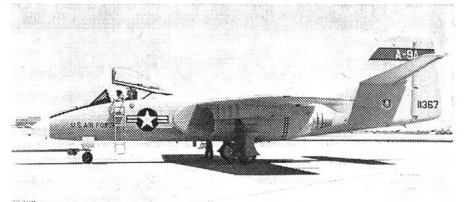


und zwei Luft-Luft-Lenk Waffen AIM-9 Sidewinder. Im weiteren besteht die Möglichkeit, an fünf externen Aufhängepunkten Abwurf lasten bis zu einem Gesamtgewicht von 2812 kg mitzuführen. ka

*

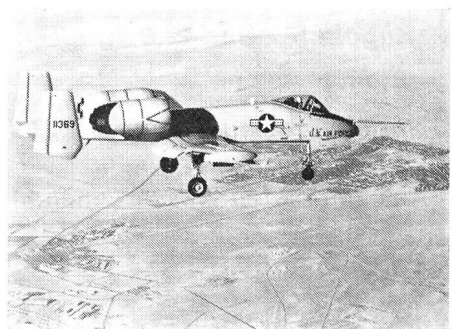
In den USA wurden die beiden Prototypen des AX-Erdkampfflugzeuges vorgestellt. Mit dem AX-Programm will die USAF ein spezielles Flugzeug für die Direktunterstützung von Erdtruppen entwickeln und beschaffen. Ende Oktober 1972 wird ein umfangreiches Evaluationsprogramm gestartet, das zum Ziele hat, einen der beiden Entwürfe zur Beschaffung vorzuschlagen. Sowohl die von Northrop gefertigte A-9 A als auch die Fairchild A-10 A zeichnen sich durch Panzerung der wichtigsten Flugzeugeinrichtungen, einfache Wartung, grosse Zuladung und eine ausgezeichnete Rundumsicht für den Piloten aus. Die Serienversionen beider Flugzeuge sollen mit einer 30-mm-Gatling-Kanone bestückt werden.

Die beiden Maschinen besitzen die folgenden wichtigsten technischen Daten:



Northrop A-9 A

Zwei Triebwerke Avco Lycoming F 102 mit je 3175 kp Schub
Länge: 16,30 m
Höhe: 5,18 m
Spannweite: 17,68 m



Fairchild A-10 A

Zwei Triebwerke General Electric TF 34 mit je etwa 4100 kp Schub
Länge: 16,03 m
Höhe: 4,40 m
Spannweite: 16,76 m ka