

British Aerospace Hawk, neues Schulflugzeug der Flugwaffe

Autor(en): **Sturzenegger, Ivo**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung**

Band (Jahr): **62 (1987)**

Heft 3

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-713953>

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.

British Aerospace Hawk, neues Schulflugzeug der Flugwaffe

Von Korporal Ivo Sturzenegger, Glattbrugg

ERSCHLOSSEN EMDDOK

MF 316 1/1111



Der neue für die Schweizer Flugwaffe vorgesehene Jettrainer Hawk

Der Bundesrat hat entschieden. Als Ersatz für die völlig veralteten und lärmigen Vampire erhält die Flugwaffe 20 moderne Jettrainer des Typs British Aerospace Hawk. Diese Maschinen werden bereits in das diesjährige Rüstungsprogramm aufgenommen. Darüber wird das Parlament im Sommer entscheiden. Kostenpunkt der 20 Hawk inklusive Ersatzteile und Dokumentation: 395 Millionen Franken. Der Hawk ging als Sieger aus einer langwierigen Evaluation von verschiedenen Jet-Schulflugzeugen hervor. Die Enderprobung beschränkte sich schliesslich auf die beiden Typen British Aerospace Hawk und Dassault/Dornier Alpha Jet. Im letzten Frühjahr wurden beide Konkurrenten in der Schweiz ausgiebig

getestet. Während dieser Erprobung zeigte sich, dass beide Typen die militärischen und technischen Anforderungen der Schweizer Flugwaffe erfüllten. Beide Jets wurden für truppendauglich erklärt, da der Umstieg der Piloten auf die Kampfflugzeuge Hunter und Tiger problemlos gewährleistet ist. Auch waren sich beide Typen punkto Leistung und Abmessung weitgehend ebenbürtig. Ausschlaggebend für die Wahl des Hawk war schliesslich der günstigere Preis gegenüber dem Alpha Jet sowie die bewährte englische, robuste und langlebige Bauweise (siehe Hunter) und die besseren Sichtverhältnisse. Nachfolgend ein kurzer historischer Steckbrief des Hawk.

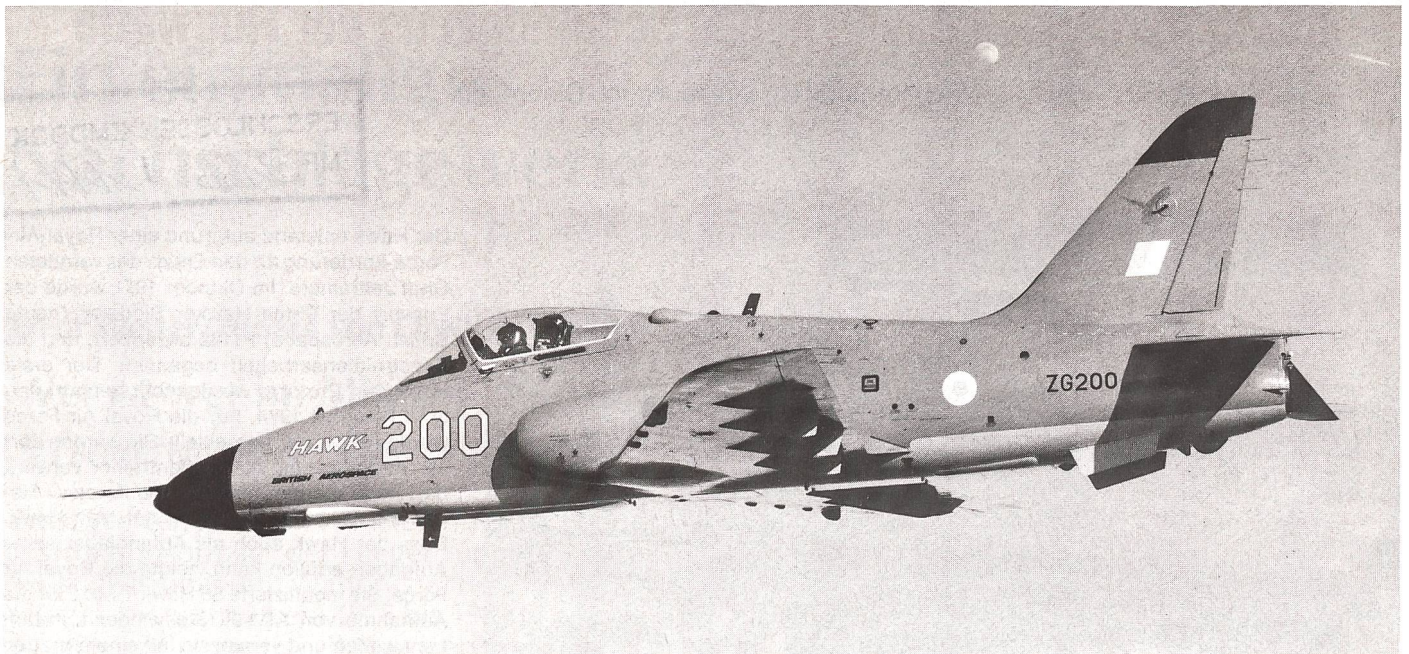


Dieses Illustriatorbild zeigt einen Goshawk (Hawk-Struktur verstärkt) in den Farben der US Navy. Die erste Maschine wird im zweiten Quartal 1987 fliegen und 1990 in Dienst gestellt. Die Schweizer Flugwaffe wird ihre Hawks auch 1990 in Dienst stellen.

Der Hawk entstand aufgrund einer Royal-Air-Force-Forderung für den Ersatz des veralteten Gnat Jettrainers. Im Oktober 1971 wurde der Entwurf der Firma Hawker Siddeley (heute British Aerospace) P1182 akzeptiert, und die Konstruktionsarbeiten begannen. Der erste Hawk (ein Prototyp wurde nicht gebaut) flog am 21. August 1974. Für die Royal Air Force wurden 174 Hawk hergestellt. Sie werden dort als Jettrainer und als Waffentrainer verwendet. Auch die berühmten «Red Arrows» fliegen ihr Kunstflugprogramm auf dem Hawk. Dass der Hawk auch als Abfangjäger seine Aufgaben erfüllen kann, zeigte die Royal Air Force. Sie modifizierte 88 Hawk T Mk 1 für die Aufnahme von AIM-9L Sidewinder Luft-Luft Lenk Waffen und versah sie mit einem grauen Sichtschutz. Diese Maschinen sollen im Ernstfall für beschränkte Abfangjagdaufgaben herangezogen werden (Flugplatzverteidigung usw). In den letzten Jahren entwickelte sich der Hawk zu einem wahren Exportschlager der britischen Luftfahrtindustrie. Nicht weniger als 8 Luftwaffen in aller Welt bilden heute ihre Piloten auf dem Hawk aus. Erster Exportskunde war Finnland, das 50 Maschinen in Auftrag gab und sie unter Teillizenz herstellte. Den grössten Erfolg errang der Hawk jedoch in den USA. 1981 entschied sich die US Navy für den Hawk als Ersatz für ihre veralteten Skyhawk und Buckeye Jettrainer. Bei McDonnell Douglas in Long Beach werden in den nächsten Jahren über 300 Gos-

Technische Daten des British Aerospace Hawk T Mk 1

Typ:	Zweiseitiger Anfangs- und Fortgeschrittenen Jettrainer
Triebwerk:	1 Rolls-Royce Adour Mantelstromtriebwerk ohne Nachbrenner mit einem Schub von 23,75 KN
Länge:	11,86 m
Spannweite:	9,39 m
Höhe:	3,99 m
Startgewicht:	5150 kg
Startstrecke:	550 m
Lande-strecke:	488 m
Höchst-geschw.:	1065 km/h
Gipfelhöhe:	1525 m
G-Belastun-gen:	+8/-4
Bewaffnung:	Es besteht die Möglichkeit zur Aufnahme von Übungsbombenbehältern und einem 30-mm-Kanonenbehälter unter dem Rumpf. Insgesamt können an 5 Aufhängepunkten maximal 2,5 t Waffen mitgeführt werden.



Bei der Hawk 200 handelt es sich um eine einsitzige Erdkampfverson des Hawk. Dieses modifizierte Flugzeug wird für beschränkte Abfängjagd beigezogen.

Rüstungsbeschaffung – Typenwahl eines Jet-Schulflugzeuges

Die Evaluation eines neuen Jet-Schulflugzeugs wurde von der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) durchgeführt. Sie stützte sich auf die im militärischen Pflichtenheft festgelegten Vorgaben des Eidgenössischen Militärdepartements und begann im Frühling 1984 mit der Planung. Gestützt auf die Ergebnisse einer gemischten Arbeitsgruppe EMD/Industrie entschied man sich aus finanziellen Gründen gegen eine Neuentwicklung eines Jet-Schulflugzeugs in der Schweiz und für den Kauf eines Flugzeugs «ab Stange». Einige Zeit nahm die Marktforschung in Anspruch, wurden doch in West und Ost mehr als ein Dutzend Schulflugzeuge angeboten.

Die Zahl der Kandidaten wurde nach dem Studium der von den Flugzeugherstellern gelieferten Grobinformationen schrittweise reduziert. Die Kürzung der Typenreihe erfolgte in erster Linie aufgrund der Vorgabe. So wurde zum Beispiel ein Flugzeug mit Tandem-Sitzordnung (hintereinander statt nebeneinander) und guter Leistung und Projektzukunft gesucht. Vier Flugzeuge, alle in Serie hergestellt, schafften schliesslich die erste Hürde. Dann nahmen es die GRD-Experten noch genauer. Im Sommer 1984 wurden an die vier Flugzeughersteller ausführliche Fragebogen verschickt. Die Beantwortung der vielen Detailfragen soll am Schluss «18 Bücher gefüllt haben», berichtete ein Vertreter eines Flugzeugunternehmens.

Für die Auswertung der Ende 1984 eingetroffenen Antworten verstrichen rund sechs Monate. Parallel zu diesen Arbeiten wurde jeder Flugzeugtyp von zwei GRD- und zwei Truppenpiloten bei den Herstellern einer fliegerischen Kurzprobung unterzogen. Aufgrund aller Ergebnisse schlug die Projektorganisation die beiden «Finalteilnehmer» vor. Im Herbst 1985 entschied die Rüstungskonferenz unter dem Vorsitz von Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz. Bevor die ausgewählten Flugmuster in der Schweiz auf Herz und Nieren getestet werden konnten, mussten sie noch den spezifischen Forderungen der Flugwaffe (zB kompatible Funkgeräte) angepasst werden.

Die technische Erprobung wurde von den GRD-Testpiloten und -Ingenieuren durchgeführt, denen in Emmen eine eigene Flugerprobungsstelle zur Verfügung stand. Sie überprüften auch die Flugangaben der Werke und testeten die Waffen- und übrigen Bordsysteme. Piloten und Experten der Fliegertruppen untersuchten das Flugmaterial ihrerseits auf seine Truppeneignung. Dazu gehörte auch der Aspekt Wartung und Unterhalt.

Die GRD ermittelte die Beschaffungskosten, und in Zusammenarbeit mit der Industrie wurde das Beteiligungsprogramm festgelegt. Die Ergebnisse der Detailevaluation wurden in einem Bericht zusammengefasst, der die Gesamtbeurteilung in militärischer, technischer, kommerzieller und logistischer Hinsicht enthielt. Mit diesem Bericht beantragte die Projektorganisation dem Rüstungsausschuss die Typenwahl. Der Bundesrat entschied sich im Januar 1987 für den «Hawk». Über die Beschaffung entscheiden auf Antrag des Bundesrats die eidgenössischen Räte. Für die 20 neuen Maschinen «Hawk» inkl Logistik müssen die National- und Ständeräte im Rüstungsprogramm 1987 einen Kredit von 395 Mio Fr bewilligen. hje

hawk (Hühnerhabicht) für die US Navy montiert. Im Gegensatz zum Hawk wird die Struktur des Goshawk verstärkt, so dass er auf dem Flugzeugträger starten und landen kann. Die ersten Maschinen für die US Navy werden 1990 in Dienst gestellt.

In Fachkreisen gilt der Hawk als der beste Jet-trainer, der zurzeit erhältlich ist. Der Hawk ist ein sehr robustes, langlebiges (Lebensdauer Zelle 6000 Flugstunden) und ein einfach zu wartendes Flugzeug mit hervorragenden Flugeigenschaften. Zusammen mit dem Pilatus PC-7 Turbo Trainer bildet dieses Duo eine optimale Ausbildungsplattform für unsere zukünftigen Jetpiloten.

Auch das Ungünstigste einbeziehen

Es ist eine alte Maxime der militärischen Führung, dass man, um auf jede Möglichkeit gefasst zu sein, sich auf den schlimmsten Fall einstellen müsse ... Hilfe und Gefahr liegen hier dicht beieinander. Es wird notwendig sein, dass der Chef in seinem Vorausdenken auch das Ungünstigste, was eintreffen kann, klaren Blickes einbezieht. Verhängnisvoll wäre es, wenn er seine Tätigkeit aber von Anbeginn auf die Erwartung dieses Ungünstigen hin einrichten würde.

Divisionär Edgar Schumacher (1897–1967)



Ich bestelle ein **Abonnement** zum Preis von Fr. 33.– pro Jahr

Grad: _____

Name: _____

Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Einsenden an: **Huber & Co. AG, Verlag Schweizer Soldat + MFD**
8500 Frauenfeld