

# Rüstung und Technik

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **84 (2009)**

Heft 9

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>



Bilder: Knuchel

Vorführmaschine BAe Hawk T1A der Royal Air Force.

## Air Tattoo

Die grösste militärische Luftshow der Welt, das Royal International Air Tattoo (RIAT), findet jedes Jahr auf dem Stützpunkt der Royal Air Force in Fairford, Gloucestershire, Grossbritannien, statt.

OBERSTLT PETER JENNI, MURI BEI BERN

Über 300 Flugzeuge und die führenden Flugzeughersteller nahmen 2009 teil, und mehr als 170 000 begeisterte Zuschauer genossen die spannenden und teilweise spektakulären Vorführungen. Es ist ein Anlass, an dem sich nicht nur die Prominenz aus aller Herren Länder trifft, sondern ganze Familien einen Tag im Grünen verbringen.

### Aus nächster Nähe

Der erste derartige Anlass fand 1971 mit 100 Flugzeugen statt. Die Vorführungen weiteten sich seither immer mehr aus und finden auch Beachtung im britischen Königshaus.

Für die sogenannten «Spotter» (Fotografen und Fans der Fliegerei) bietet sich während rund einer Woche die Gelegenheit, die ankommenden, wegfliegenden und übenden Militärflugzeuge aus nächster Nähe zu bewundern und vor allem zu fotografieren.

Dem SCHWEIZER SOLDAT bot das Air Tattoo die willkommene Gelegenheit,

mit Spitzenvertretern des Militärs und der Industrie aus Grossbritannien, Italien und Deutschland über ihre Erfahrungen mit dem Eurofighter zu sprechen.

Der oberste Verantwortliche der britischen Luftstreitkräfte, Air Chief Marshal Sir Glenn Torpy, liess es sich nicht nehmen, im Gespräch auf einige Aspekte hinzuweisen, die auch für uns Schweizer von Interesse sind. Er hob hervor, dass die Integration des Eurofighters in die Streitkräfte rasch und ohne Probleme stattgefunden hat.

Die grossen Leistungen, die einfache Bedienung und die hohe Verfügbarkeit des Systems werden in Grossbritannien sehr geschätzt. Mit der Dauer der Verwendung entwickelte sich das System Eurofighter zum Multirole-Gerät. Die Engländer streben unter anderem pro Flugzeug und Monat 30 Flugstunden an.

Gemäss Sir Glenn Torpy könne es der Eurofighter mit einer Ausnahme, dem F-22 Raptor, mit allen bekannten Kampfflugzeugtypen aufnehmen. Im Vergleich zum Tor-

nado konnten die Betriebskosten des Eurofighters um 50 Prozent gesenkt werden.

Die Aussagen von Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz, Chef der deutschen Luftwaffe, lassen sich wie folgt zusammenfassen: Er selber hat bis heute 70 Stunden im Cockpit des Eurofighters verbracht. Dank seiner langjährigen Erfahrungen als Pilot mit allen vergleichbaren Flugzeugtypen kann er das System Eurofighter gut beurteilen.

### Über NATO-Standard

Die Verfügbarkeit der Eurofighter in Deutschland liegt heute bereits bei 60 bis 70 Prozent. Sie liegt damit schon jetzt über dem Standard der NATO. Stieglitz lobt insbesondere die Gestaltung des Cockpits, die Leistungsfähigkeit des Triebwerks und die im Vergleich mit früheren Kampfflugzeugen einfachere Handhabung des Systems.

Das zeigt auch die Tatsache, dass junge Piloten nach der Grundausbildung und nach nur sechs Monaten Zusatzausbildung in der Lage sind, den Eurofighter der

Tranchen 1 und 2 in seinen Basisfunktionen zu beherrschen. Die weiteren Ausbildungsschritte brauchen weniger zeitlichen Aufwand.

Wirklich bedeutend ist für den Chef der deutschen Luftwaffe aber die Ausbaufähigkeit des Eurofighters. Das Fluggerät soll ja bis 2050 im Einsatz stehen! An einen Einsatz des Eurofighters in Afghanistan wird zur Zeit in Deutschland nicht gedacht.

Falls der Eurofighter von der Schweiz ausgewählt würde und wir es wünschten, ist Stieglitz offen für Gespräche über eine vertiefte Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und Deutschland bezüglich Training und Ausbildung.

Bernhard Gerwert, Verantwortlicher bei EADS für militärische Luftsysteme, will bis 2013 die Betriebskosten des Eurofighters um 50 Prozent senken. Nach seiner Meinung ist der Eurofighter das beste Flugzeug für den zu bezahlenden Preis («best value for money»).

### Spracheingabe

Der italienische Chef-Testpilot von Alenia Aeronautica, Enrico Scarabotto, ist begeistert vom Layout des Cockpits des Eurofighters. Es ist das Resultat der engen Zusammenarbeit zwischen den Industrien und den Luftwaffen der am Projekt beteiligten vier Länder.

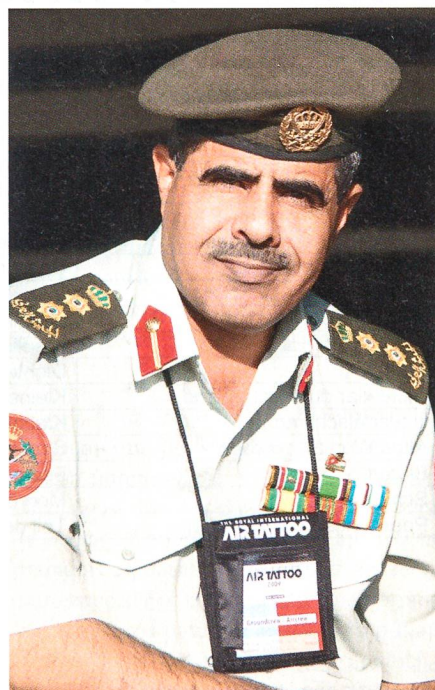
Dank der Verarbeitung aller eingehenden Daten – der sogenannten Datenfusion – erhält der Pilot auf den Bildschirmen nur jene Informationen, die er zur Erfüllung seines Auftrages braucht. Erleichtert wird die Aufgabe des Piloten zudem mit der personalisierten Spracheingabe («direct voice input»). Zur Zeit wird das sogenannte «helmet mounted display» erweitert, welches dem Piloten Informationen aus dem Head-Up-Display und dem Infrarot-Sensor auf das Helmvisier liefert.

Scarabotto bezeichnet ferner das «flight control system» (FCS) im Eurofighter als weiteren Vorteil für den Piloten. Es garantiert das sogenannte «carefree handling». Der Pilot kann seine Maschine nicht mit Flugmanövern überlasten und die Struktur beschädigen. Das FCS lässt nur solche Manöver zu, die der Eurofighter in der jeweiligen Situation auch verträgt.

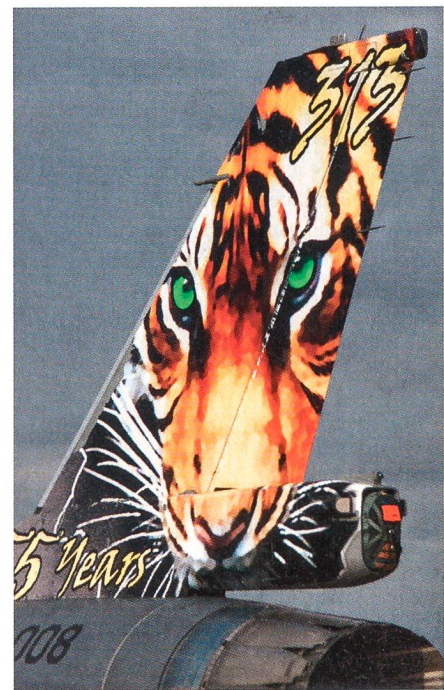
Die Gespräche mit den Vertretern der drei Nationen, die bereits Erfahrungen mit dem Eurofighter gemacht haben, zeigten, dass das Fluggerät der vierten Generation die erwarteten Leistungen erbringt und insbesondere mit Blick auf die lange Einsatzdauer und die Ausbaufähigkeit zu überzeugen vermag. ☑



Royal Navy Helikopter Merlin HM1.



Offizier der Royal Jordanian Air Force.



Schönes Leitwerk einer holländischen F-16.