

Chinas Flugzeugindustrie im Aufwind

Autor(en): **Beldi, Rudolf C.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **152 (1986)**

Heft 2

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57178>

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.

Chinas Flugzeugindustrie im Aufwind

Rudolf C. Beldi

Die chinesische Luftrüstungsindustrie ist im Begriff, sich immer mehr von der Abhängigkeit des Auslandes zu lösen.

Drei Merkmale dieses Entwicklungsprozesses treten hervor: Hoher Bedarf der eigenen Streitkräfte, Eigenentwicklungen moderner Kampfflugzeuge, Verkaufserfolge auf dem internationalen Rüstungsmarkt.

Gelten Erzeugnisse der chinesischen Flugzeugindustrie allgemein als veraltet und bedeutungslos, so könnte das in nächster Zukunft ändern. Die allmähliche Hinwendung zu einem marktgerechten Wirtschaftssystem haben bereits in der Landwirtschaft, im Transportwesen und in der Produktion von technologisch hochstehenden Gütern positive Resultate erbracht. In der Zivilluftfahrt ist die staatliche Linienfluggesellschaft CAAC neu in die vier Tätigkeitsbereiche *China Aviation Corp. Beijing*, *China Eastern Aviation Corp. Shanghai*, *China Southern Aviation Corp. Guangzhou* und *China Southwest Aviation Corp. Chengdu* aufgeteilt worden. Der interne Flugverkehr soll regionalisiert und durch die einzelnen Provinzen selbständig betrieben werden. Die Verwaltung von Yunnan hat bereits zwei Linienmaschinen des Modells *Boeing 737-300* fest bestellt, während andere Regionen sich für Kurzstreckenflugzeuge vom Typ *British Aerospace BA-146* oder *Short 360* entschieden haben. Kanadische *Twin Otters* und französische sowie amerikanische Hubschrauber stehen in China bereits im Einsatz. Die CAAC hat zudem den Kauf von Linienflugzeugen der Muster *Airbus A-310*, *Boeing 767* und *747* getätigt, weiter sind 26 *Mc Donnell Douglas MD-80* Kurz- und Mittelstreckenmaschinen bestellt worden. Davon werden ein Exemplar in den Vereinigten Staaten, die restlichen 25 in China montiert.

Auf militärischem Gebiet zeichnet sich deutlich eine Zuwendung zu Eigenentwicklungen ab, wobei Singapur *«Aerospace Industries»* für Export und Kundendienst des chinesischen Abfangjägers *F-7* und den Erdkämpfer *«Nanchang» A-5C* verantwortlich zeichnet. Die *F-7* ist eine kampfwertgesteigerte *J-7*, welche die *Cheng-du Aircraft Corp.*, Provinz Sechuan, aus der sowjetischen *Mig-21 F*-Exportversion entwickelt hat. Die *A-5C* (Bild 1) ist eine weiterentwickelte *Q-5 «Fantan»-*

A, die in der Volksrepublik China in grosser Serie produziert wird. Der zweistrahlige Erdkämpfer wird von Strahltriebwerken des Typs *«Shenyang-Wopan» WP-6C* angetrieben, die eine maximale Schubkraft von je 3250 kp entwickeln. Die Bewaffnung besteht aus zwei 23-mm-Maschinenkanonen, diversen Bombenlasten und zwei *AIM-9L* oder chinesischen *PL-7-Luft-Luft-Lenk Waffen* zur Selbstverteidigung. Die *A-5C* erreicht im Horizontalflug eine Höchstgeschwindigkeit entsprechend Mach 1,12 und eine Dienstgipfelhöhe von 16 000 Metern. Das Leergewicht beträgt 6472 kg, das maximale Startgewicht 11 959 kg. Der Erdkämpfer soll einen Einsatzradius von 583 km im High-low-high- oder 400 km im Low-low-low-Einsatz erreichen. Unter der Bezeichnung *F-9* respektive *F-6 Fantan* wurde das Muster auch an die ägyptische und pakistanische Luftwaffe geliefert.

Im Gegensatz zur sowjetischen *Mig-21F*-Exportversion ist die chinesische *F-7* mit modernerer Zielidentifikation, Elektronik und Avionik ausgerüstet worden. Es sind dies ein Blickfeldanzeigergerät mit integrierter Feuerleitanlage, ein Bordradar für weiträumige Suche und mit Sicherung gegenüber elektronischen Störmassnahmen, der

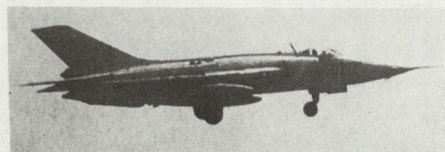


Bild 1: Die *«Nanchang» A-5C*, die Exportversion der chinesischen *Q-5-«Fantan»-A*. Dieses Muster ist auch an die pakistanische und ägyptische Luftwaffe geliefert worden.



Bild 2: Die *«Shenyang» J-8*, ein Mach-2-Kampfflugzeug aus der Volksrepublik

Luftwerterechner, ein Radarhöhenmesser und das Bordfunkgerät mit Verschlüsselungszusatz. Ausser der Trägheitsnavigation und den Landeanflughilfen soll die zum Einbau vorgesehene Elektronik durchaus mit modernem westlichem Gerät vergleichbar sein. Die Bewaffnung besteht aus Luft-Luft-Lenk Waffen grösserer Reichweite und zwei Hochleistungskanonen mit je 60 Schuss pro Magazin. Der Antrieb erfolgt durch ein leistungsgesteigertes *Tumansky-R-11-Triebwerk* mit stufenlos verstellbarem Lufteinlass, das in China die Bezeichnung *«Wopan» WP-7B* erhalten hat. Dazu wird ein vollständiges Kundendienstprogramm angeboten. Es umfasst Anleitungsbücher, technische Unterlagen, Ersatzteile, Ausrüstung, Ausbildung der Piloten und des Wartungsdienstes. Mit diesen Kampfflugzeugen werden gezielt Staaten der Dritten Welt anvisiert, die technisch anspruchsvolles Gerät bedienen, sich aber den Kauf von teuren modernen Waffensystemen nicht leisten können.

Ein Mach-2-Kampfflugzeug «Made in China»

In der Fachzeitschrift *«Aviation Week»* erschien kürzlich das Bild eines neuen chinesischen Abfangjägers, der die Bezeichnung *«Shenyang» J-8 Finback* (Bild 2) erhalten hat. Da die *J-8* zweistrahlig ausgelegt ist, hat man aufgrund des erhöhten Triebwerkgewichtes den Schwerpunkt des Flugzeuges nach vorne verlegen müssen, was wiederum zu einer Streckung des Rumpfvorderteils führte. *«Aviation Week»* behauptet, dass die *«Shenyang»* durch zwei *Rolls-Royce-«Spey»-Triebwerke* angetrieben wird, was aber einen wesentlich grösseren Rumpfquerschnitt voraussetzen würde. Mit grosser Wahrscheinlichkeit sind zwei *«Wopan»-WP-7B-Triebwerke* zum Einbau gekommen, die zusammen eine Antriebsleistung von 11 800 kp Schub erzeugen. Das Eigengewicht wird auf 15 900 kg geschätzt. Leistungsmässig ist der Abfangjäger mit der sowjetischen *Sukhoi Su-15 «Flagon»* vergleichbar, könnte aber durchaus noch einiges mehr bieten. Die *J-8* hat die volle Einsatzreife noch nicht erreicht und wird gegenwärtig einer intensiven Flugerprobung unterzogen. Unstabilität bei hohen Machzahlen haben das Flugtestprogramm in die Länge gezogen, doch soll dieses Problem jetzt behoben worden sein. Ausser den Triebwerken und dem Fahrgestell hat die *«Shenyang» J-8* mit der sowjetischen *Mig-21* nicht mehr viel gemeinsam. Das Flugzeug muss darum als eine chinesische Eigenentwicklung betrachtet werden. Für später ist auch der Bau einer *F-8-Exportversion* vorgesehen. ■