

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

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 66 (1991)

**Heft:** 9

**Rubrik:** Aus der Luft gegriffen

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

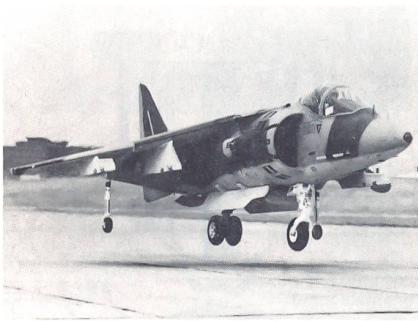
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 29.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# AUS DER LUFT GEGRIFFEN

Die amerikanische Navy, das Marine Corps und McDonnell Douglas arbeiten zurzeit an der Entwicklung eines Nachfolgers für den AV-8B Harrier II. Das neue Kampfflugzeug – mit der Bezeichnung Advanced Short Takeoff Vertical Landing – soll im Überschallbereich operieren können. Nach Angaben von McDonnell Douglas kann man damit rechnen, dass die ersten Flugerprobungen um das Jahr 2010 stattfinden werden. Fünf bis zehn Jahre später könnte dann die Produktion und Auslieferung an die Streitkräfte erfolgen. Die Überschallfähigkeit des Advan-



ced-STOL-Kampfflugzeuges bedeutet aber nicht, dass sich das primäre Einsatzkonzept ändert. Close Air Support, das heißtt Unterstützung der Bodentruppen, wird nach wie vor die Hauptaufgabe des neuen Advanced-STOL-Flugzeugs sein. Aber zweifellos kommen andere Aufgaben, wie zum Beispiel Luftverteidigung, dazu. Zurzeit arbeiten nur die Sowjets an einem ähnlichen Projekt, dem Yak-141. Bissher wurden bereits vier Yak-141 gebaut, von denen zwei Testflugzeuge für Flugerprobungen sind. Das US Marine Corps hat einen umfangreichen Plan vorgelegt, der vorsieht, alle gegenwärtig im Einsatz stehenden Harrier II einem Kampfwertsteigerungsprogramm zu unterziehen. mk

+

Der erste kampfwertsteigerte CF-5 der kanadischen Luftwaffe hatte kürzlich in Cold Lake, Alberta, seinen Erstflug absolviert. Eine zweite Maschine wird in Kürze folgen. Bristol Aerospace hat 1990 mit dem kanadischen Verteidigungsministerium einen Kontakt unterzeichnet, der vorsieht, 46 CF-5 der kanadischen Luftwaffe – 13 Einsitzer CF-5A und 33 Doppelsitzer CF-5B – mit zusätzlicher Avionik auszurüsten. Die 46 CF-5 erhalten alle ein von Ferranti hergestelltes Head-Up Display. Auf dem CF-5 werden die zukünftigen kanadischen F-18-Piloten ausgebildet. Das Head-Up Display (HUD) im CF-5 soll den Pilotenschülern dazu dienen, dass sie sich schon in einer frühen Ausbildungsphase mit dem HUD – im F-18 – vertraut machen können.

Die Flugzeuge werden zusätzlich einem Structural Life Extension Program unterzogen, um ihre Dienstzeit – gegenwärtig rund 4000 Flugstunden – zu verdoppeln. mk

+

Der Golfkonflikt zeigte die Notwendigkeit, Truppen und Material über grössere Entfernnungen zu verlegen. Um ihre Transportkapazität signifikant zu verstärken, erwägen die französischen Streitkräfte eine militarisierte Version des Airbus A340 zu beschaffen. Dazu müsste die zivile Version geringfügig modifiziert werden, das heisst auf der linken Seite müsste eine Frachttür für die Aufnahme von Containern eingebaut werden. Zusätzlich müsste der Kabinenboden verstärkt werden. Die deutsche Luftwaffe ist ebenfalls an einer Beschaffung der A340, als Nachfolgemuster für die altgedienten Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 707, interessiert. Da mit einer Auslieferung der A340 erst ab Mitte der neunziger Jahre zu

rechnen ist, übernimmt die Luftwaffe als Übergangslösung drei Airbus A310 von der Interflug. Es sind Bestrebungen im Gange, das Thema unzureichende Lufttransportkapazität – sowohl die deutsche wie auch die niederländische Luftwaffe waren während des Golfkrieges nicht in der Lage, ihre Flab-Lenkwaffen mit eigenen Mitteln in die Türkei zu schaffen – beziehungsweise die Beschaffung von Grossraumflugzeugen mit mehreren westeuropäischen Partnern anzugehen. Gedacht wird an einen europäischen Pool von Transportflugzeugen. Ob die Westeuropäer ein eigenes Transportflugzeug entwickeln und beschaffen oder sich mit einem amerikanischen Typ – in Frage kommen C-17 oder eine europäisierte C-130 – steht zur Zeit noch zur Debatte. mk

+

Aerospatiale, British Aerospace, Deutsche Aerospace, CASA und Alenia einigten sich über die Gründung einer gemeinsamen Firma für die Entwicklung des Euroflag Airlifters. Dieser, früher FIMA (Future International Military/Civil Airlifter) genannte Transporter, soll ab Anfang des nächsten Jahrhunderts die dannzumal technisch überholten Maschinen des Typs C-130 Hercules und C.160 Transall der europäischen NATO-Staaten ablösen. Der von vier Turbofan-Strahltriebwerken CFM56 oder V2500 angetriebene Hochdecker mit einer Länge von rund 40 m soll in der Lage sein, eine Nutzlast von maximum 25 Tonnen auf Flugfeldern in der Kampfzone landen zu können. Das europäische Firmenkonsortium schätzt den weltweit-

ten Bedarf für den Euroflag Airlifter auf über 1000 Maschinen.

+

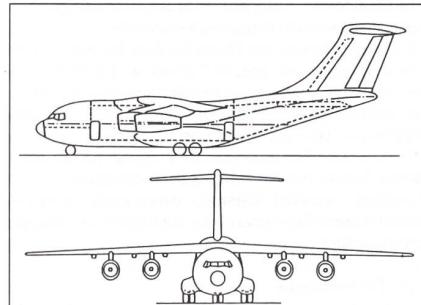
Die israelische Firma Elbit stellte anlässlich der Luftfahrtmesse in Paris ein Dash genanntes Helmvisier der dritten Generation vor. Es basiert auf einem Standardhelm und wiegt einschließlich Optik und Sauerstoffmaske lediglich 1,6 kg. Dash offeriert dem Piloten ein Blickfeld von 22 Grad und liefert dem Trä-



ger ua Informationen über Visierlinien, Fluglage sowie Zielpunkt. Dadurch reduziert sich für den Piloten die Notwendigkeit, den Head-Up-Display oder die Bordinstrumente zu konsultieren, was besonders im Kurvenkampf von entscheidender Bedeutung sein kann.

+

Am 4. Juli 1991 wurde der achte von geplanten 21 Navstar-Satelliten aus der Fertigung der Space Division von Rockwell International mit einer Delta-2-Rakete von Cape Canaveral aus in eine Erdumlaufbahn gebracht. Der jüngste Satellit der Navstar-Familie gehört bereits zu einer neuen, verbesserten Generation, die das weltumspannende Global Positioning System GPS gewährleisten sollen. GPS kann im militärischen wie im zivilen Bereich zur präzisen Positionierung und Kommunikation von Fahrzeugen, Flugzeugen und Schiffen genutzt werden. Der Wert des in der Verantwortung der US Air Force stehenden Navstar-Programms beläuft sich auf rund 1,2 Milliarden US-Dollars. Allein jeder Satellit kostet 65 Millionen USD.



Envergure (Wingspan):	42,70 m
Longueur (Length):	40,30 m
Hauteur (Height):	13,90 m
Surface de voilure (Wing area):	190 m <sup>2</sup>
Caractéristiques moteurs (Powerplant):	
	4 réacteurs à double flux (turbofans) 18.000 lb (TO/SL)
Masse maximum au décollage (Gross takeoff weight)	111 t
MVOE (OWF):	56 t
Charge utile (Payload):	25 t

Euroflag erl - combines the strengths and expertise of the world's leading aircraft manufacturers in:

- high technology aircraft design, development and manufacture
- long-standing international collaboration in major civil and military aircraft programmes e.g. Airbus, Tomado, EFA

Euroflag erl - responsive to the needs of definition, development, production, sales and in-service support.

**Deutsche Airbus**

**Alenia**

**CASA**

The Euroflag FLA meets the requirement of the IEPG nations C-130 Hercules and C160 Transall military transports at the century by a modern, fast, capable yet economical aircraft. FLA will provide nations with a major increase in airlift capability, standards of reliability and maintainability and vastly reduced cost per tonne-mile. These benefits can be available at a time of need for air mobility, reducing military budgets and growing defences and expensive manpower. Role change tanker-transport point tanker variants will provide added operational flexibility with commonality.

**Euroflag 4-Turbfan FLA**

Dimensions:

- 40 m
- 42 m
- 101.000 kg
- 52.000 kg
- High level
- K/L/S low level
- 5.000 kg
- (5560 km)

Typical Payloads:

- 40 m : 60 tropos / 108 or 125 x 80 mm
- 60 tropos
- 120 paratroopers plus 4000 kg cargo/ammunition
- Crew: typically 60 liters
- T-72, Apache, Mangusta, Black Hawk, Super Puma, Chinook, Puma, Puma, Bell 214, M107, M108, M109, FH-70
- Side-by-side loading of light vehicles
- Typical Tanker Fuel Transfer: 40.000 kg at 200 nm radius