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

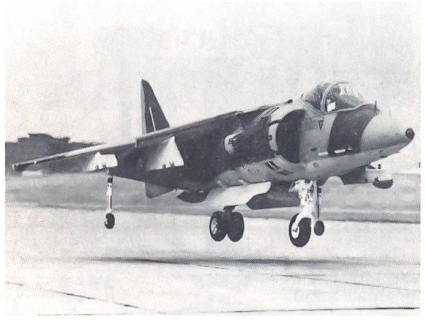
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 12.12.2025

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 heisst Unterstützung der Bodentruppen, wird nach wie vor die Hauptaufgabe des neuen Advanced-STOL-Flugzeuges sein. Aber zweifellos kommen andere Aufgaben, wie zum Beispiel Luftverteidigung, dazu. Zurzeit arbeiten nur die Sowjets an einem ähnlichen Projekt, dem Yak-141. Bisher 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

✣

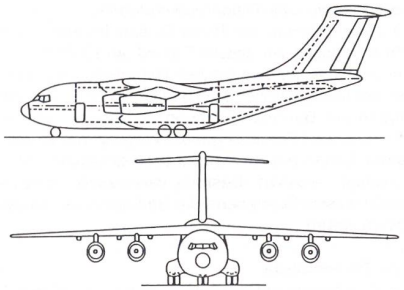
Der erste kampfwertgesteigerte CF-5 der kanadischen Luftwaffe hatte kürzlich in Cold Lake, Alberta, seinen Erstflug absolviert. Eine zweite Maschine wird in Kürze folgen. Bristol Aerospace hat 1990 mit dem kanadischen Verteidigungsministerium einen Kontrakt unterzeichnet, der vorsieht, 46 CF-5 der kanadischen 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 Entfernungen 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 Frachttüre 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 des 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 unzulängliche 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 zurzeit 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-Strahlturbinen 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 weltweiten Bedarf für den Euroflag Airlifter auf über 1000 Maschinen. ka

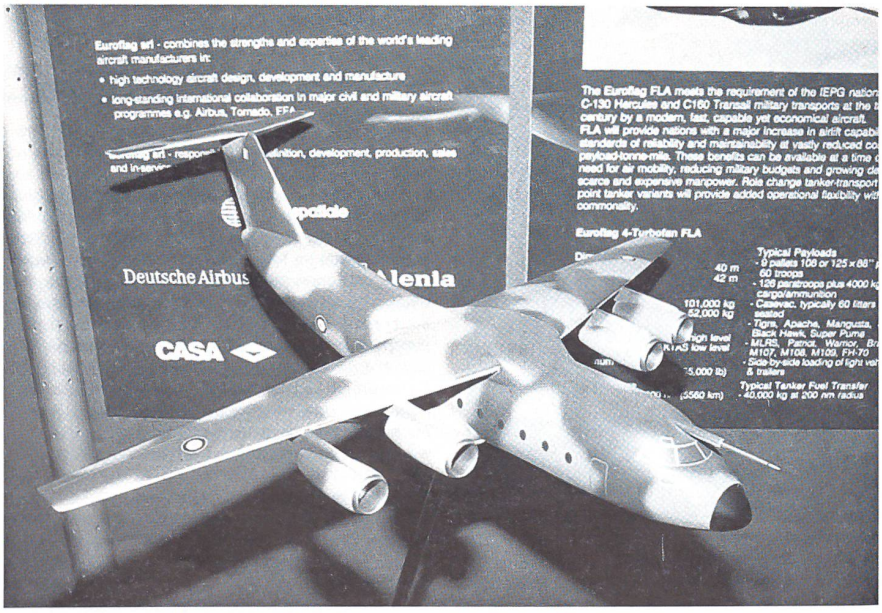


Envergure *(Wingspan)*:	42,70 m
Longueur *(Length)*:	40,30 m
Hauteur *(Height)*:	13,90 m
Surface de voilure *(Wing area)*:	190 m²
Caractéristiques moteurs (Powerplant):	4 réacteurs à double flux *(turbofans)* 18.000 lb *(TO/SL)*
Masse maximum au décollage *(Gross takeoff weight)*	111 t
MVOE *(OEW)*:	56 t
Charge utile *(Payload)*:	25 t

✣

Die israelische Firma Elbit stellte anlässlich der Luftfahrtschau 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. ka

✣

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 Bereiche zur präzisen Positionierung und Kommunikation von Fahrzeugen, Flugzeugen und Schiffen genutzt werden. Der Wert des in der Verantwortung der US Air Force stehenden Navstar-Programmes beläuft sich auf rund 1,2 Milliarden US-Dollars. Allein jeder Satellit kostet 65 Millionen USD.