

Aus der Luft gegriffen

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **67 (1992)**

Heft 7

PDF erstellt am: **18.09.2024**

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.

AUS DER LUFT GEGRIFFEN

Finnland hat sich für die Beschaffung von 64 F/A-18-Kampfflugzeugen entschieden. Die Kosten für die Beschaffung betragen rund 3 Milliarden US-Dollar. Die finnischen Luftstreitkräfte werden 57 Einsitzer und sieben Doppelsitzer (für Training und Ausbildung) beschaffen. Die sieben F/A-18-Doppelsitzer werden bei McDonnell Douglas in St. Louis in den USA hergestellt und sollen in der ersten Hälfte des Jahres 1995 an die finnische Luftwaffe ausgeliefert werden. Die restlichen 57 Maschinen werden in Finnland durch Valmet Aviation Industries in Halli endmontiert. Die finnischen F/A-18 werden mit einem General Electric F404-402-Triebwerk ausgerüstet, die ebenfalls in Finnland durch Valmet Aviation endmontiert werden. Im ganzen sollen 137 Triebwerke in Finnland endmontiert werden. Die F/A-18 wurde auf-



grund eines dreijährigen Evaluationsverfahrens vor der F-16, der MiG-29, Mirage 2000-5 und dem schwedischen JAS-39 Gripen gewählt. Die F/A-18 wurde jedoch erst im April 1991 ins Auswahlverfahren aufgenommen. Die F/A-18 wurde nach finnischen Angaben deshalb gewählt, weil sie die Anforderungen der finnischen Luftwaffe vollumfänglich erfüllt und weil die Anschaffungs- und Unterhaltskosten günstig sind. Die finnischen F/A-18 sollen die veralteten J-35 Draken und MiG-21 ablösen.

In derselben Woche, als sich die finnische Luftwaffe für den F/A-18 entschied, gab das amerikanische Verteidigungsministerium grünes Licht für die Entwicklung einer verbesserten Hornet-Version, der F/A-18E/F. Der erste der sieben F/A-18E-Prototypen soll Mitte 1995 fliegen. Die ersten Maschinen sollen dann 1999 an die US Navy ausgeliefert werden. Anschließend soll die F/A-18 einer 36monatigen Erprobung unterzogen werden. Die F/A-18E, ausgerüstet mit der von Hughes entwickelten AIM-120 AM-RAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missile) Luft/Luft-Lenkwafe, soll dann die F-14 mit der AIM-54 Phoenix Luft/Luft-Lenkwafe ablösen.

Malaysia wird den Entscheid für ein neues Kampfflugzeug erst dann fällen, wenn definitiv entschieden ist, was mit den F-5E/F geschehen wird. Etliche westliche Unternehmen haben der malaysischen Luftwaffe angeboten, den F-5 einem Kampfwertsteigerungs-Programm zu unterziehen. Die malaysische Luftwaffe ist sich bewusst, dass auch eine kampfwertgesteigerte F-5E kein Gegner für ein modernes Kampfflugzeug (die Chinesen beschafften kürzlich 20 Su-27) darstellt. Die Russen offerierten den malaysischen Luftstreitkräften die MiG-29 Fulcrum im letzten November an einer Luftfahrtausstellung in Langkawi, wo die MiG-29 ausgestellt wurde. Die Russen rechnen damit, dass sie Malaysia 40 Maschinen verkaufen können. Seit dem letzten November haben Angehörige der malaysischen Luftwaffe Russland und Indien besucht, um sich über das Kampfflugzeug zu informieren. Zwei MiG-29 wurden eigens nach Malaysia zu Evaluationszwecken geschickt. In einem 1989 unterzeichneten Abkommen mit Grossbritannien war die Rede von der Beschaffung von Tornado-Kampfflugzeugen. Stattdessen wurden in England 16 Hawk 100 und zehn Hawk-200-Flugzeuge gekauft. Man nahm vor allem auf briti-

scher Seite an, dass der Hawk von den malaysischen Luftstreitkräften als Vorbereitung und zum Sammeln von Erfahrungen für die Einführung eines Hochleistungskampfflugzeuges wie zum Beispiel der EFA um das Jahr 2000 benutzt würde. Nach unbestätigten Meldungen waren die Briten bereit, Malaysia überzählige Tornado F.3 der Royal Air Force zu vermieten, bis der EFA verfügbar wäre. Neben der MiG-29 sind auch der F-16, der F-18 und die Mirage 2000 im Gespräch.



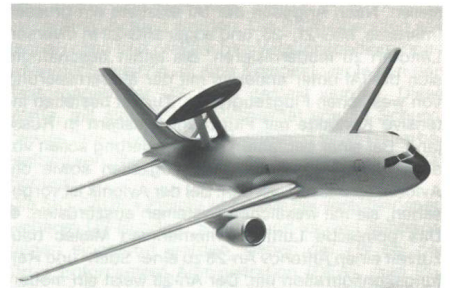
Der zweite C-17-Transporter hatte am 18. Mai 1992 seinen Erstflug absolviert. Die Maschine startete vom McDonnell-Douglas-Werk in Long Beach und landete nach einem Flug von 2 Stunden und 21 Minuten auf dem Luftwaffenstützpunkt Edwards in Kalifornien. Das Flugzeug mit der Bezeichnung P-1 ist die erste Maschine aus der Produktion. Der P-1 wird für Erprobungen am Boden und für Nutzlastversuche verwendet. In einem späteren Zeitpunkt wird die Maschine für Luftbetankungsversuche und Starts von unbefestigten Pisten verwendet. Die Maschine wird aber erst fliegen, nachdem eine umfangreiche Inspektion abgeschlossen worden ist.

Inzwischen hat der erste C-17 – der die Bezeichnung T-1 trägt – eine umfangreiche Erprobung hinter sich. Dabei wurden rund 200 Flugstunden in 65 Einsätzen absolviert. Während dieser Zeit wurden mit Erfolg auch drei Luftbetankungen mit KC-135-Tankern ausgeführt. Der T-1 erreichte bei einem Flug eine Spitzengeschwindigkeit von Mach 0.875 und erreichte bei einem anderen Versuch eine Höhe von 40 000 Fuss.

mk



Die englische Luftwaffe konnte am 12. Mai 1992 auf dem Luftwaffenstützpunkt Waddington ihren siebenten E-3D AWACS (Airborne Warning and Control System) übernehmen. Damit wurde die letzte Maschine, die England beim Hersteller Boeing im Jahre 1987 bestellt hat, ausgeliefert. Für Boeing geht mit dieser Auslieferung eine Epoche zu Ende. Der siebte englische AWACS ist gleichzeitig der letzte E-3, der auf der Boeing 707 basiert. Die Produktionslinie der 707 wurde nämlich im Juni 1991 stillgelegt. Boeing hat nach umfangreichen Studien beschlossen, zukünftig die Boeing 767 als AWACS-Plattform zu verwenden (siehe Bild). Der 767 AWACS wird mit den gleichen Systemen, Radar und Konsolen ausgerüstet werden wie sein Vorgänger. Ebenfalls wurde die Boeing 767 für weitere militärische Verwendungen, wie zum Beispiel als fliegende Kommandozentrale, überprüft und für tauglich befunden. Weltweit stehen zurzeit 68 E-3 AWACS im Einsatz: 34 der US-Luftwaffe, 18 der NATO, 5 der saudischen Luftwaffe, 7 der Royal Air Force und 4 der französischen Luftwaffe. Japan, das an einer Beschaffung von vier AWACS-Flugzeugen interessiert ist, hat kürzlich angedeutet, dass man frühestens 1994 einen definitiven Entscheid über die Beschaffung fällen werde. Ursprünglich wollte Japan

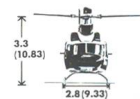
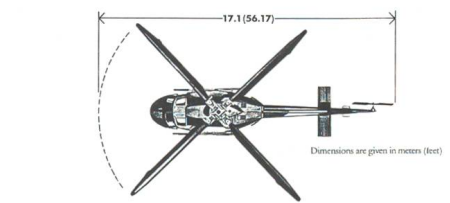


4 E-3 AWACS kaufen, aber verschob den Entscheid, nachdem Boeing die Stilllegung der 707-Produktionslinie bekanntgegeben hatte. Eine Wiederaufnahme der 707-Produktionslinie kam wegen finanzieller Erwägungen nicht in Frage. Darauf sah sich Japan nach einem anderen System um. In Frage kam die E-2C Hawkeye von Grumman sowie die Lockheed P-3 Orion oder die C-130 Hercules, die beide mit einem entsprechenden Radar hätten ausgerüstet werden müssen.

mk

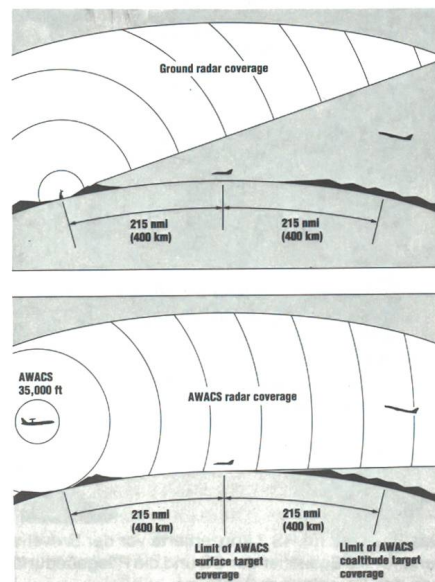


Die kanadischen Streitkräfte haben beim Hubschrauber-Hersteller Bell Helicopter 100 Mehrzweckhubschrauber vom Typ Bell 412HP bestellt. Damit wollen die Kanadier ihre Hubschrauber-Flotte modernisieren. Geplant ist, dass mit dem Bell 412, die



CH-136 Kiowa, der CH-135 Twin Huey und der CH-118 Iroquois ersetzt werden sollen. Der Bell 412HP würde vor allem als taktischer Transporthubschrauber, als Rettungshubschrauber und für spezielle Aufgaben eingesetzt. Ursprünglich war vorgesehen, nur die Kiowas durch einen modernen Typ zu ersetzen und die Twin Hueys und Iroquois zu modernisieren. Aber eine Kostenanalyse hat ergeben, dass es doch effizienter sei, die beiden letzteren ebenfalls zu ersetzen statt zu modernisieren.

mk



NACHBRENNER

GUS ● Das israelische Unternehmen Israel Aircraft Industrie hat bekanntgegeben, dass man zurzeit prüfe, sowjetisch-gebaute Kampfflugzeuge zu moderni-