

Aus der Luft gegriffen

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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

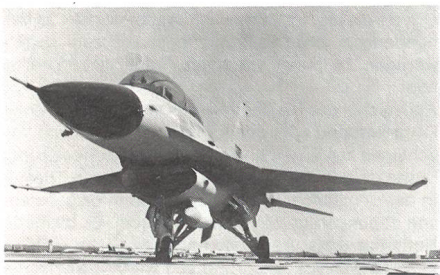
Die Endmontage des ersten und zweiten European Fighter Aircraft (EFA-)Prototypen läuft zurzeit ohne nennenswerte Schwierigkeiten ab. Der Erstflug des EFA, an dessen Entwicklung vier Nationen (England, Deutschland, Spanien und Italien) beteiligt sind, ist für Mitte 1992 vorgesehen. Der EFA-Prototyp P01 wird in Deutschland bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm in Ottobrunn fertiggestellt. Der P01 wird anschliessend Mitte 1992 vom MBB-Testcenter Manching in Süddeutschland zu seinem Erstflug starten. Der zweite Prototyp P02 wird von British Aerospace



in Warton, Grossbritannien, hergestellt. Bei British Aerospace werden ebenfalls Bauteile für die Prototypen P03, P04, der erste Doppelsitzer, und P05 hergestellt. Endfabriziert werden in Grossbritannien aber nur die Prototypen P02, P03 und P05. Italien wird hingegen den vierten, Deutschland den sechsten und Spanien schliesslich den siebten endfabrizieren. Das EFA-Konsortium rechnet damit, dass man mit den sieben Prototypen ein Testprogramm von 3500 Flugstunden absolvieren kann und muss. Man ist zuversichtlich, dass man 1993 mit der Produktion der Serienmaschine beginnen kann, vorausgesetzt, die daran beteiligten Regierungen stellen die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung. Falls man tatsächlich 1993/94 mit der Produktion beginnen könnte, könnten die ersten Maschinen 1997 in den Dienst genommen werden.



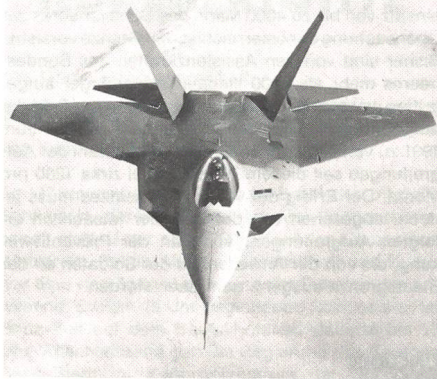
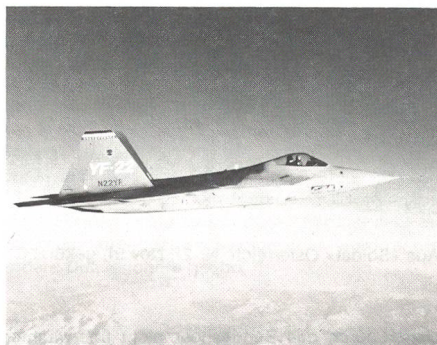
General Dynamics hat anfangs November den ersten F-16 der Version Block 50 an die amerikanische Luftwaffe ausgeliefert. Die Block-50-Version ist das neueste Produkt aus dem F-16-Kampfwertsteigerungsprogramm, das den Namen Multinational Staged Improvement Program (MSIP) trägt. Die F-16C Block 50 ist mit einem verbesserten, leistungsfähigeren Triebwerk und mit einer Avionik, die auf neusten Technologien basiert, ausgerüstet. Ebenfalls wurden signifikante Verbesserungen im Cockpitbereich (Wide-angle Head-Up Display) vorgenommen. Die Block 50 kann wahlweise mit einem General Dynamics F110-GE-129 oder mit einem Pratt & Whitney F-110-PW-229-Triebwerk ausgerüstet werden. Beide Triebwerke weisen ähnliche Leistungen aus. Im Bereich der Avionik wurde die neueste F-16C-Version



unter anderem mit einem APG-68-Radar, ALR-56M-Radarwarnempfänger, einem wesentlich modifizierten ALE-47 Chaff/Flare System ausgerüstet. Ausserdem stehen der Block-50-Version verbesserte Möglichkeiten, die Anti-Radar-Lenkwarfen vom Typ HARM (High Speed Anti Radiation Missile) einzusetzen, zur Verfügung.



Im April 1991 entschied sich die amerikanische Luftwaffe zwischen den beiden Advanced Tactical Fighter Prototypen (YF-22 und YF-23) für den von Lockheed entwickelten F-22. Die Beschaffung von rund 650 Maschinen ist der grösste Auftrag, den das amerikanische Verteidigungsministerium in den nächsten 20 Jahren zu vergeben hat. Der F-22 soll die Luftüberlegenheit der amerikanischen Luftstreitkräfte in den ersten 20 Jahren des kommenden Jahrhunderts gewährleisten. Die US-Luftwaffe ist der Ansicht, dass in künftigen Konflikten für Kampfflugzeuge unbedingt Stealth-Eigenschaften erforderlich sind. Die F-22 wird mit zwei Pratt & Whitney F-119-Triebwerken ausgerüstet werden. Dank diesen Triebwerken kann der F-22 Überschallgeschwindigkeit erreichen, ohne dass der Nachbrenner eingeschaltet werden muss. Der Nachbrenner braucht bekanntlich extrem viel Treibstoff, so lässt sich dank diesen «Sparmassnah-



men» die Reichweite und Einsatzdauer der F-22 erhöhen. Das Triebwerk der F-22 verbraucht nicht nur weniger Treibstoff, sondern ist sogar wartungsfreundlicher als das Triebwerk der F-15 und besitzt, verglichen mit dem F-15-Triebwerk, um 40 Prozent weniger Systemteile. Diese Verbesserungen waren nach Angaben des Herstellers nur dank neuer Materialien, verbesserten Kühlmethode, elektronischer Regelung und einem aerodynamisch neu gestalteten Verdichter möglich. Der F-22 kann als Bewaffnung vier AIM-9 Sidewinder und vier AMRAAM (Advanced Medium Air to Air Missile) mitführen. Der F-22 besitzt eine vollständig integrierte Avionikausstattung. Ein Zentralcomputer, der Fehler erkennen kann und gleichzeitig Lösungen anbietet, wird für alle Systeme, inklusive Radar und Cockpitanzeigen, Daten verarbeiten. Zurzeit ist man bei Lockheed damit beschäftigt, die Aerodynamik zu verbessern sowie das Gewicht zu verringern. Wenn der aufgestellte Zeitplan eingehalten werden kann, wird das erste vollausgerüstete Flugzeug 1995 seinen Erstflug absolvieren. Ab dem Jahr 2002 wird dann die Auslieferung an die amerikanische Luftwaffe erfolgen.



Die niederländische Firma Fokker hat ein Projekt für ein neues, modernes und kostengünstiges Flugzeug zur Bekämpfung von Schiffen und Unterseebooten vorgestellt. Das Flugzeug mit der Bezeichnung Maritime Enforcer Mk.2 basiert auf der Fokker 50. Die Maschine wird mit Propellerturbinen vom Typ Pratt & Whitney PW125B und mit einem Sechsstabpropeller angetrieben. Die Avionik sowie die übrigen elektronischen Systeme, die für die Seeüberwachungs- und U-Bootbekämpfungsaufgaben notwendig sind, werden von Fokker und Teledyne entwickelt. Die Be-



waffung besteht grundsätzlich aus acht Torpedos. Gegen Schiffe können zudem Harpoon-Lenkwarfen abgefeuert werden. Die Einsatzdauer wird von Fokker mit 10 Stunden angegeben. Der Vorgänger der Maritime Enforcer Mk.2 steht zurzeit bei acht Nationen als Seeüberwachungs- und U-Bootbekämpfungsflyer im Einsatz.

NACHBRENNER

Sowjetunion: Die Sowjetunion wird bis in zwei Jahren eine Fly-by-Wire-Version der Fulcrum, die MiG-29M, für den Export anbieten. Die MiG-29M, die zusätzlich über ein verbessertes Triebwerk sowie über ein neues Look-down/shoot-down-Radar verfügt, hatte ihren Erstflug schon vor zwei Jahren absolviert, wurde aber aus finanziellen Erwägungen nicht von der sowjetischen Luftwaffe beschafft. ● **Flugzeuge:** Das Test- und Experimentalflugzeug X-29, dessen auffälligstes Merkmal die nach vorn gefeilteten Tragflächen sind, hat die erste Phase des Flugerprobungsprogramms erfolgreich abgeschlossen. ● **Saudi-Arabien** hat in den USA 72 zusätzliche F-15, die mit dem Hughes APG-70-Radar ausgerüstet werden, bestellt. ● Die Vereinigten Arabischen Emirate beabsichtigen ebenfalls, F-15-Kampfflugzeuge zu kaufen. Man spricht dabei von einer Stückzahl von 20 Maschinen. ● Die brasilianische Regierung stellte weitere finanzielle Mittel zur Weiterentwicklung der doppelstzigen Trainerversion des italo-brasilianischen Erdkampfflugzeuges AMX zur Verfügung. ● Die französische Marineluftwaffe muss wegen budgetären Gründen damit rechnen, dass sie ihren ersten Rafale M mit einer Verspätung von zwei Jahren erhalten wird. Sie wird damit ihren ersten Rafale erst 1998 statt wie geplant 1996 in den Dienst stellen können. ● **McDonnell Douglas** hat der französischen Marineluftwaffe eine modifizierte Version ihres T-45 Goshawk-Trainingsflugzeuges angeboten. Als Alternative zum amerikanischen Trainer steht eine Marineversion des Alpha Jet zur Diskussion. ● Die amerikanische Luftwaffe hat 34 Einbausätze bestellt, mit denen im Notfall innerhalb von 12 Stunden 34 Zivilflugzeuge vom Typ Boeing 767 zu Hospitalflugzeugen umgerüstet werden können. Zudem ist vorgesehen, ähnliche Einbausätze für die McDonnell Douglas MD-80 zu beschaffen. Die zivilen Boeing 767 respektive die MD-80, die amerikanischen Fluggesellschaften gehören, würden im Ernst- oder Katastrophenfall von der amerikanischen Regierung requiriert. ● **Hubschrauber:** Die niederländische Luftwaffe wird vier Alouette-III-Helikopter durch drei neue Maschinen ersetzen. Zur Auswahl steht der Aerospatial AS.365N2 Dauphin, der Augusta AB.412HP und der MBB/Kawasaki Bk 117. Die drei neuen Hubschrauber sollen vorwiegend für SAR-Missionen (Search and Rescue) eingesetzt werden. ● Griechenland möchte