

# Roll-out des Gripen-E

Autor(en): **Forster, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **91 (2016)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-737850>

## **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.

# Roll-out des Gripen-E

Am 18. Mai 2016 stellte der schwedische Flugzeugkonzern Saab AB der Welt in einer hoch professionellen Feierstunde den ersten seriellen Gripen-E vor. Das Roll-out des ersten Einsitzers sollte in Linköping seine Wirkung nicht verfehlen. Zum Roll-out gelangte die Maschine 39-08. Vorher schon hatten Testflugzeuge die Nummern 39-01 bis 39-07 belegt. Der lang erwartete Erstflug des serienmässigen Gripen-E ist Ende 2016 geplant.

VOM ROLL-OUT DES GRIPEN-E 39-08 BERICHTET AUS LINKÖPING CHEFREDAKTOR OBERST PETER FORSTER

Linköping, der Standort der Saab-Flugzeugwerke, liegt im Gotenland nicht ganz auf halbem Weg von Stockholm nach Göteborg, etwas näher zur Hauptstadt hin. Die Fliegerstadt nennt sich stolz die aviatische Kapitale von Schweden. Von Amsterdam her wird sie von KLM per Citihopper – immerhin mit Embraer-190 – erschlossen.

## Saab ist Linköping

Der tägliche Flug führt über die Nordsee und dann über die weiten Eichen- und Nadelwälder von Schweden, durchzogen von stahlblauen Seen und lockeren Streubauten. Linköping selbst zählt 152 000 Einwohner und ist mit Zulieferern auf den militärischen Flugzeugbau ausgerichtet.

An Ehrengästen fehlte es bei den Festivitäten nicht. Dem Roll-out wohnten bei:

- Peter Hultqvist, der schwedische Verteidigungsminister, der seine Vorgängerin, die auch in der Schweiz bekannte Karin Enström, am 3. Oktober 2014 abgelöst hatte.
- Generalmajor Mats Helgesson, der Kommandant der schwedischen Luftwaffe.
- Tenente Brigadeiro-do-Ar Nivaldo Luiz Rossato, der Kommandant der brasilianischen Luftwaffe.
- Marcus Wallenberg, Chairman Saab AB.
- Hakan Bushke, CEO Saab AB.

## 96 Maschinen bestellt

In Sachen Bestellungen präsentierte sich für Saab die Lage zum Roll-out besser als auch schon. Mit Sicherheit liefert Saab in den nächsten Jahren 96 Gripen-E/F aus:

- Definitiv erhält die schwedische Luftwaffe 60 Gripen-E. Derzeit haben 149 Gripen C/D eine immense Fläche von 447 420 Quadratkilometern abzudecken.
- Fest ist auch die Bestellung von 36 Gripen-E/F durch die brasilianische Luft-



18. Mai 2016, 16.15 Uhr: In einem riesigen Hangar auf dem eigenen Flugplatz zeigt Saab erstmals den Gripen-E-39-08.

waffe. Brasilien muss seine Luftwaffe vor allem für das Amazonas-Gebiet dringend verstärken.

- Gescheitert hingegen ist der Vertrag mit der Schweiz über die Lieferung von 22 Gripen-E in der denkwürdigen Volksabstimmung vom 18. Mai 2014.

## Neues Triebwerk

Der Gripen-E hebt sich vom Gripen-C durch ein komplett neues Triebwerk ab: Ein Mantelstromtriebwerk von General Electric mit der Bezeichnung F414G ersetzt das ältere Volvo-Aero-RM12-Triebwerk. Der neue Gripen ist etwas länger und breiter und bedeutend schwerer:

- Länge Gripen-C 14,10 m, Gripen-E 14,20 m.
- Spannweite Gripen-C 8,40 m, Gripen-E 8,60 m.

- Flügelfläche Gripen-C 25,54 m<sup>2</sup>, Gripen-E 31,1 m<sup>2</sup>.
- Leermasse Gripen-C 6622 kg, Gripen-E 7600 kg.
- Normale Startmasse Gripen-C 8720 kg, Gripen-E 11 000 kg.

## Stärker ausgerüstet

Doch auch in anderen Belangen legt der Gripen-E/F im Vergleich mit dem Gripen-C/D erheblich zu:

- Der neue Gripen-E erhält das italienische Top-Radar von Selex, einer Finmeccanica-Tochter mit Hauptsitz Rom.
- Der Gripen der Neuen Generation, wie ihn Saab auch nennt, wird mit der Meteor-Rakete ausgerüstet, eine Koproduktion von Schweden, Grossbritannien, Frankreich und Deutschland, mit einer Reichweite von mehr als 100 Kilometern.

- Der neue Gripen erhält überdies die Top-Rakete IRIS-T der Überlinger Spitzenfirma Diehl.
- Zudem wird er mit der neuen GPS-Bombe von Boeing bestückt.

**Atemberaubende Flugschau**

Den Höhepunkt des dreitägigen Festprogramms bildete der 18. Mai 2016, der ganz im Zeichen des Gripen-E stand. Das bestens organisierte Programm für rund 800 Gäste kulminierte in einer siebenminütigen Flugschau des Saab-Displaypiloten Frederik Mischler und dem Roll-out des ersten seriellen Gripen-E.

Nach dem Lunch für 600 Besucher wurden die Gäste zum Spotterhill von Linköping gebracht, einer langgestreckten Erhebung entlang der Saab-Piste. Hptm Mischler wartete schon in einem Gripen-C, der am Vortag von einem Luftwaffenstützpunkt in Südschweden nach Linköping geflogen worden war – ohne Waffen, ohne Munition, «nur» das graue Flugzeug mit der Nummer 277.

Frederik Mischler nutzte seine sieben Minuten optimal. Seine kühnen Luftmanöver entlockten dem Publikum Rufe voller Bewunderung. Selbst das Wetter spielte mit. Nur für Sekunden verschwand der Gri-

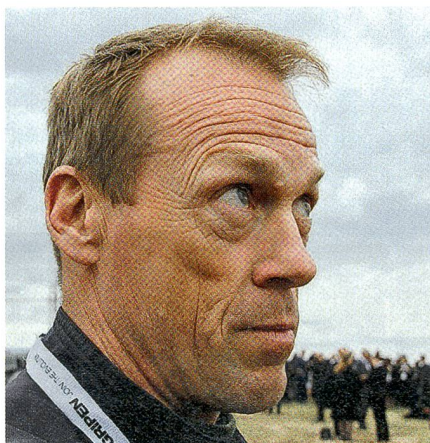
pen in den schwarzen Wolken, die sich vom Meer her drohend über dem Saab-Flugplatz zusammengezogen hatten. «Wenn wir fliegen, regnet es in Schweden nicht», konstatierte Major Richard Ljungberg, der Cheftestpilot von Saab, auf dem Spotterhill.

**19 Jahre Displaypilot**

Ich bin verwöhnt von den atemberaubenden Vorführungen, die russische Flieger jeweils an der MAKS südöstlich von Moskau an den Himmel zaubern. Doch Frederik Mischlers Flugschau stand den Manövern der Russen nicht nach. Auch er holte das Maximum aus seiner Maschine heraus.



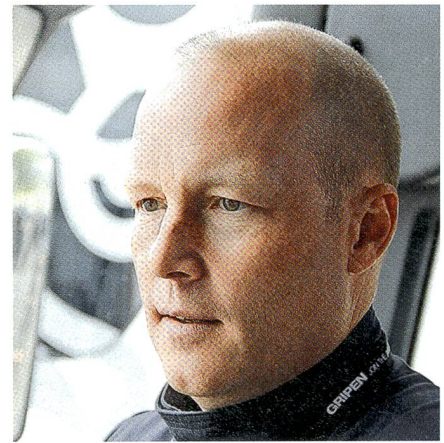
Piloten von Saab-Staaten vor dem Roll-out-Hangar: von Schweden, Tschechien, Grossbritannien, Brasilien, Ungarn, Südafrika.



Der Cheftestpilot Richard Ljungberg.



Mikael Olsson, unser Gesprächspartner.



André Brännström, Displaypilot ab 2017.



Ein seltenes, sehr gut erhaltenes Exemplar des legendären Sowjetjägers MiG-15.



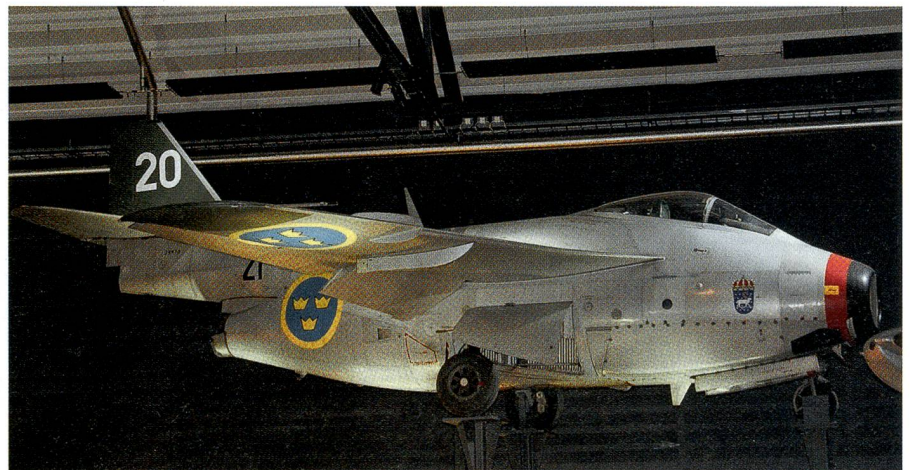
Vampire in den schwedischen Farben.



Der Chinook-Helikopter der Schweden.



Die Bloodhound-Rakete im Kalten Krieg.



Die Saab-29 aus der Nachkriegszeit, liebevoll genannt die «fliegende Tonne».



Die DC-3 wurde von anwesenden Aviatikredaktoren als das Flugzeug schlechthin gelobt.



Der Displaypilot rollt zum Start.



Frederik Mischlers Gripen-C im Steigflug.



Zum Abschluss vor den Ehrengästen.



Mischler flog einen Gripen-C der schwedischen Luftwaffe, der am Vortag aus Südschweden nach Linköping gebracht worden war.



Brigadier Libor Stepanik, der Kommandant der tschechischen Luftwaffe.



Marika Prinossilova, Direktorin von Saab; Oberst Vana, tschech. Attaché Stockholm.



Hakan Bushke, der CEO von Saab AB, bei seiner Ansprache im Aviatikmuseum.

Seit 19 Jahren fliegt Mischler als Saab-Displaypilot; 2017 löst ihn der Testpilot Hptm André Brännström ab, unser «Bärenführer» auf dem Beobachterhügel. Mischler kehrt dann als Fluglehrer zur Luftwaffe zurück.

### Sechs Gripen-Staaten

Dann ging es zu einem gigantischen Hangar, vor dem Piloten aus sechs Gripen-Nationen in Fliegeranzügen und mit Helmen Aufstellung genommen hatten. Es waren dies:

- Ein Schwede.
- Ein Tscheche; die Tschechische Republik leaste zwölf Gripen-C und zwei Gripen-D und verlängerte den Leasing-Vertrag vor einem Jahr um zwölf Jahre bis 2027.
- Ein Brite; Grossbritannien least einen Gripen-D-Doppelsitzer für die Testpilotschule.
- Ein Brasilianer; Brasilien bestellte 28 Gripen-E und acht Gripen-F und war deshalb der Ehrengast schlechthin, was sich im Festakt auch in der portugiesisch gehaltenen Ansprache des brasilianischen Luftwaffenkommandanten niederschlug.
- Ein Ungare. Ungarn least zwölf Gripen-C und zwei Gripen-D und beteiligt sich wie Tschechien am *Baltic Air Policing* für Estland, Lettland und Litauen.
- Ein Südafrikaner. Südafrika besitzt 17 Gripen-C und neun Gripen-D.

### Der grosse Moment

Im Hangar wartete hinter einer riesigen Leinwand das Objekt aller Neugier, der Gripen JAS-39-08E auf die Gästeschar. Doch noch gab es Festreden, vom Saab-Chairman, einem Vertreter der mächtigen Wallenberg-Familie, vom Verteidigungsminister und, wie gesagt, vom brasilianischen Luftwaffenkommandanten.

Peter Hultqvist, der Minister, legte ein überzeugendes Bekenntnis zur schwedischen Landesverteidigung ab – dies wörtlich «in Anbetracht einer erneut drohenden Grossmacht in der Nähe von Schweden». Ebenso deutlich bekannte er sich zu Saab als dem führenden Aviatik- und Radarlieferanten seines Landes.

Dann kam der grosse Moment. Die Leinwand ging auf, und da stand er: der nigelneue Gripen-E, in verführerischem Glanz, raffiniert enthüllt, fast zu schön für ein Kampfflugzeug – Schwedens Stolz, Schutz und Waffe der Zukunft.

Am Vorabend des Roll-out zeigte Saab den Gästen aus aller Welt das ansprechende Museum der schwedischen Luftwaffe im

Westen von Linköping. Mitten in alten Schlachtrössern wie Vampire, Catilina, MiG-15 und Hunter kam Hakan Bushke, CEO Saab AB, auf die heutzutage langen Entwicklungs- und Produktionszeiten von Militärflugzeugen zu sprechen: «Alle rechnen mit mindestens einem Jahrzehnt. Vergleichen Sie das mit dem ganzen Zweiten Weltkrieg – der dauerte sechs Jahre.»

Nun verändere sich die geostrategische Lage in Europa und der Welt wieder auf dramatische Weise – rasch, unberechenbar, hybrid. In Anbetracht der politischen Umwälzungen sei es dringend nötig, dass die Industrie in Entwicklung und Produktion ihre Zyklen massiv verkürze.

Mit einem gewissen Stolz sprach Hakan Bushke die Tatsache an, dass Schweden 1% des BIP für die Landesverteidigung ausgibt und fähig ist, eigene Kampfflugzeuge zu bauen und zu exportieren. Das neutrale Schweden umfasst 9 740 000 Einwohner, gehört nicht der NATO an und wird allgemein als Mittelmacht angesprochen. Die im Jahr 2010 ausgesetzte Wehrpflicht soll wieder eingeführt werden.

### Ein Testpilot berichtet

Der dreitägige Besuch in Schweden bot Gelegenheit zu mannigfachem Austausch mit Gesprächspartnern aus allen Kontinenten, aus Brasilien, Osteuropa, Finnland, Indien, Thailand und Japan.

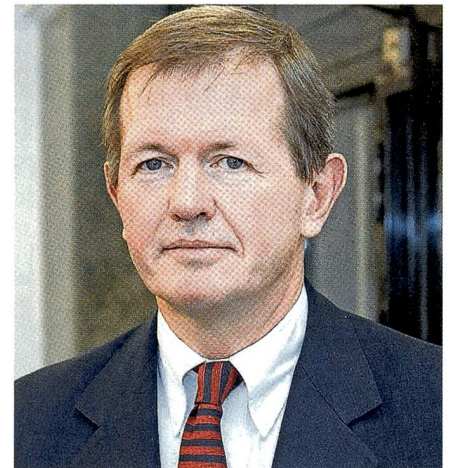
Hervorgehoben sei ein Gespräch mit dem Saab-Testpiloten Mikael Olsson. Von Beruf fliegt Olsson Testflugzeuge für Saab; streng rechtlich ist er Major der schwedischen Luftwaffe und ausgeliehen zu Saab.

Auf die Frage, welche Typen er derzeit fliege, antwortet Olsson, dies seien hauptsächlich neue Gripen-C. Aber schon im Winter freue er sich wie alle Testpiloten in Linköping auf den Gripen-E: «Allerdings kennen wir das genaue Datum des Erstflugs noch nicht; das hängt ganz von der Entwicklung ab.»

Olsson ist glücklich, dass er zum auserlesenen Korps der Saab-Testpiloten gehört, das den Gripen-E zuerst erproben wird: «Der neue Gripen hat ein massiv stärkeres Triebwerk als der Gripen-C; und die Avionik ist viel moderner.»

Fliegt er Ein- und Doppelsitzer? «Ja, natürlich. Die Doppelsitzer fliegen wir vor allem mit jungen Piloten im Training. Der Gripen ist bekanntlich ein Mehrzweckflugzeug – wir setzen den Doppelsitzer in verschiedenen Rollen ein.»

Zum Schluss gelangt unser Gespräch auf Schwedens potenziellen Gegner: auf Russland. Sehr genau beobachteten die



**Marcus Wallenberg, der Chairman von Saab AB. Die Wallenbergs werden auch die Rothschilds von Schweden genannt. Ihr Imperium umfasst zahlreiche Firmen.**

schwedischen Flieger, was in Syrien abgeht. Dort interessieren die Beobachter weniger die Schlachtrösser aus dem Kalten Krieg, die Frontbomber Su-24 und Su-25, als die topmodernen Su-34. Was auffalle, sei der Einsatz der Su-34 als Doppelsitzer, wobei der Pilot und der Waffenoffizier nebeneinander sassen – im Gegensatz zum Suchoi-30, wo sie hintereinander sassen.

Major Olsson stuft den Suchoi-34 als hervorragendes Flugzeug und gefährlichen Gegner ein; doch sei der Gripen dem Russen gewachsen.

Treten Suchoi-34 und MiG-35 bei den Störmanövern in Nordeuropa auf? Eigentlich nicht – im Baltikum seien es vor allem Suchoi-24, die provozierten; in Skandinavien konzentrierten sich die Provokationen vor allem auf die NATO-Staaten Norwegen und Dänemark (Grönland).

### Dank

Der Besuch in Linköping wurde von Marika Prinostilova, Saab-Kommunikationsdirektorin für Europa, Mittelost und Afrika, und von Martin Schmid, Senior Advisor Saab, trefflich organisiert und begleitet. Ihnen gebührt herzlicher Dank. ❏

### Mächtige Wallenbergs

Die Familie Wallenberg ist nicht nur an Saab AB wesentlich beteiligt.

Sie besitzt Aktienpakete auch an ABB, Electrolux, Husqvarna, Ericsson, SEB und anderen bedeutenden Unternehmen. Marcus Wallenberg trägt den Namen seines Grossvaters, des Gründers von Saab im Jahr 1937.