

Aktuell

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **74 (1999)**

Heft 11

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Das VBS evaluiert Transporter: C-27J Spartan gegen Casa-295

Eine italienisch-amerikanische Co-Produktion und ein spanisches Konkurrenzmodell

Seit dem Spätsommer evaluiert die Gruppe Rüstung im Auftrag des Generalstabs ein Transportflugzeug, das die Luftwaffe mit einem der kommenden Rüstungsprogramme erhalten soll.

Die Evaluation konzentriert sich auf zwei neue Flugzeuge, die selber in der Flugerprobung stehen und in einem ersten Vergleich ebenbürtig wirken.

Gegenüber stehen sich: die italienisch-amerikanische Co-Produktion Alenia/Lockheed C-27J Spartan und die spanische Airtech (Casa/IPTN) CN-295.

Fernand Carrel, der Kommandant der Luftwaffe, hatte sich schon vor dem Kosovo-Krieg mit dem Gedanken getragen, einen

*Von Dr. Peter Forster,
Chefredaktor «Thurgauer Zeitung»*

Transporter zu evaluieren. Als die Luftwaffe im Frühjahr den Auftrag erhielt, in der Operation «Alba» die nordalbanischen Flüchtlingslager von Kukes, Kruma und Bajram Curri zu versorgen, vertiefte sich das Bedürfnis nach einem eigenen Transportflugzeug.

Die Spanier helfen aus

Die Super-Puma-Task-Force war auf dem Flugplatz Rinas im Norden von Tirana stationiert und musste jeden Tag von Emmen aus versorgt werden. Weil die Schweizer Luftwaffe keinen eigenen Transporter besitzt, fragte Carrel in aller Eile befreundete Luftwaffen an, ob sie der Schweiz aushelfen könnten.

Fündig wurde Carrel bei der spanischen Luftwaffe. Dank der Freundschaft mit dem Kommandanten gelang es ihm, in sehr kurzer Zeit eine Casa-235 samt Besatzung zu erhalten. Vom April an flogen die Spanier täglich von Emmen nach Rinas und zurück.

Von Emmen nach Rinas

Die spanischen Flieger hielten für die Schweizer Task Force «Alba» die Luftbrücke unter zeitweise schwierigen Bedingungen aufrecht.

Gleichzeitig war die grossangelegte Luftoperation des Nordatlantikkpakes gegen Serbien im Gange. Über dem Adriatischen Meer war der Luftraum meistens gesperrt.

Oft führte die Route der Casa-235 über Brindisi und die Ionischen Inseln von Süden her auf das Flugfeld von Rinas, das von den Amerikanern beherrscht wurde (sie hatten dort auch ihre Apache-Kampfhelikopter stationiert, wobei diese nicht zum Einsatz gelangten).

53 000 Franken pro Tag

Die spanische Luftbrücke kostete jeden Tag 53 000 Franken und wurde bis in den Sommer durchgehalten. Gegen Ende flog die Casa-235 nicht mehr ganz jeden Tag; doch kann festgehalten werden, dass die Operation «Alba» auf die Luftbrücke angewiesen war. In der Regel war die spanische Maschine pro Tag neun Stunden in der Luft (ein Weg dauerte meist viereinhalb Stunden).

Die spanischen Besatzungen erfüllten ihren Auftrag korrekt; doch reifte dann doch bei allen Schweizer Beteiligten der Gedanke immer stärker, es sei für das neue Jahrtausend ein eigenes Transportflugzeug anzuschaffen.

Die Evaluation setzt ein

Im Spätsommer begann die Gruppe Rüstung mit der Evaluation. Auf dem Markt boten sich zwei Transportmaschinen an, die in einer ersten Auswahl die Schweizer Spezifikationen erfüllen.

Beide, die Alenia/Lockheed C-27J Spartan und die Airtech (Casa/IPTN) CN-295, stellen das modernste dar, das die Herstellerfirmen anbieten können; und beide werden von den Schweizer Instanzen einer gründlichen Evaluation unterzogen, deren Ergebnis noch völlig offen ist.

Roll-out im Sommer

Die C-27J Spartan hatte ihr Roll-out im Sommer und wird nun einer intensiven Flugerprobung ausgesetzt. Hersteller sind die italienische Firma Alenia in Turin und der amerikanische Partner, die Lockheed Martin Marietta Corporation in Marietta (Georgia).

Die C-27J ist ein militärischer Mehrzweck- und STOL-Transporter. STOL (Short Take-Off and Landing) heisst, dass die Maschine auch auf kurzen Bahnen starten und landen kann. Dies spielt in der Schweizer Evaluation eine Rolle.

Der zweimotorige Transporter erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 440 Stundenkilometern und eine Höchstgeschwindigkeit von 540 km/h. Die C-27J kann 9 Ton-

nen Fracht oder 63 voll ausgerüstete Soldaten mitführen. Ebenfalls möglich ist der Transport von 46 Fallschirmjägern oder 36 Verwundeten. Das Leergewicht beträgt 16 500 Kilogramm, das maximale Startgewicht 30 000 Kilogramm.

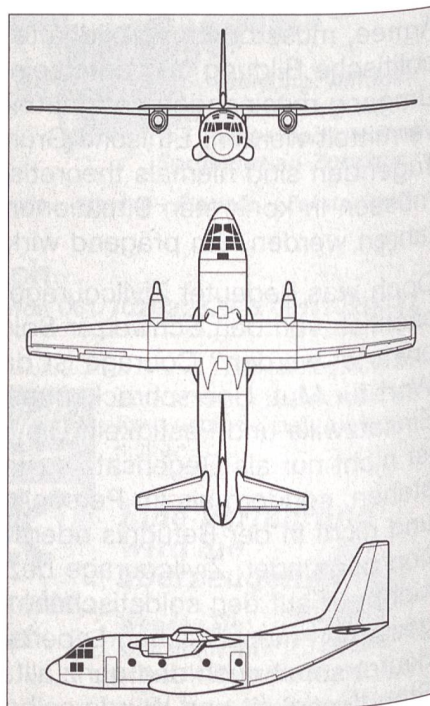
Die C-27J Spartan ist eine wesentlich weiterentwickelte Variante der ursprünglichen G.222. Alenia und Lockheed Martin Marietta sind ein Joint-venture im Verhältnis von 50 zu 50 eingegangen.

Der Prototyp weist einige auffallende Gemeinsamkeiten mit dem mittelschweren Transporter C-130J Hercules auf: Triebwerk, Sechsstabpropeller und Avionik sind fast identisch.

Erste Auslieferungen 2001

Für die C-27J Spartan liegen im jetzigen Zeitpunkt noch keine Bestellungen vor. Hingegen wurden von der ursprünglichen Variante, der bekannten C-27A/G.222, insgesamt 119 Maschinen bestellt und ausgeliefert. Die C-27A steht bei neun Luftwaffen im Dienst. Von der C-27J könnten erste Auslieferungen im Jahr 2001 erfolgen.

Von den Gemeinsamkeiten mit der Hercules verspricht sich der Hersteller bei einem



Die Abmessungen der Alenia/Lockheed Martin Marietta C-27J Spartan betragen: Spannweite 28,70 Meter, Länge 22,70 Meter, Höhe 9,80 Meter, Flügelfläche 82,00 Quadratmeter.

gemeinsamen Beschaffen beider Muster einen wirtschaftlicheren Betrieb. Die C-27J soll auch nach zivilen Grundsätzen zugelassen werden.

Die Konkurrenz: Casa-235

Die Konkurrenz zur Spartan heisst Airtech (Casa/IPTN) CN-295. Die Casa-295 wird von Airtech, Aircraft Technology Industries, Madrid, hergestellt. Die Airtech-Werke befinden sich in Sevilla und in Bandung (Indonesien).

Wie der Sprecher der Gruppe Rüstung festhält, ist die Casa-295 mit der C-27J Spartan bezüglich Nutzlast weitgehend identisch. Dies ist ein erstes Ergebnis von Abklärungen in Italien und Spanien.

Passagierzahl: 40 bis 70

Auch die Casa-295 wird von zwei Motoren angetrieben und kann 9 Tonnen Fracht mitführen. Bei den Soldaten beträgt die Passagierzahl – je nach Ausrüstung der Truppe – zwischen 40 und 70. Vergleichbar ist die Casa-295 mit der C-27J auch, was die Höchst- und die Reisegeschwindigkeit anbelangt.

Im Unterschied zur C-27J ist die Casa-295 im Rumpfquerschnitt etwas schmaler. In den STOL-Eigenschaften gleichen sich die Konkurrenten gemäss Gruppe Rüstung weitgehend. Im Vergleich zur Casa-235 ist die Casa-295 im Rumpf länger. Die Flug-erprobung der Casa-295 ist in vollem Gang.

C-130 als theoretische Option

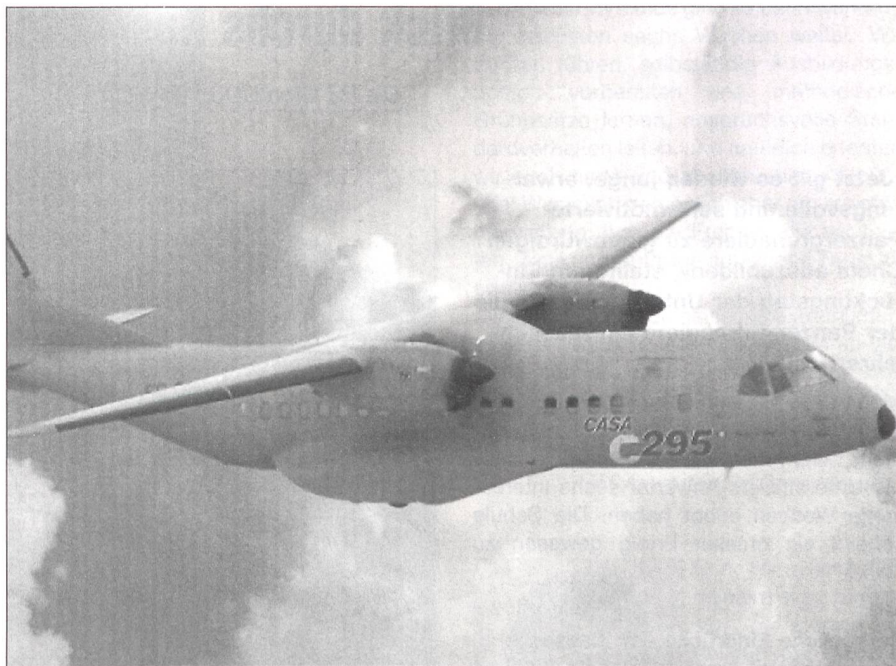
Wie Didier Vallon, der stellvertretende Pressesprecher der Luftwaffe, anfügt, gäbe es neben der C-27J Spartan und der Casa-295 noch eine weitere theoretische Option, wenn ein grösseres Flugzeug mit mehr Reichweite gewünscht würde. «Dann müsste auch die C-130 Hercules geprüft werden» (Vallon).

Laut Vallon werden gegenwärtig auch darüber Überlegungen angestellt, ob nicht zwei Transportflugzeuge anzuschaffen seien: «Wenn wir zwei Maschinen beschaffen, dann können wir eine minimale Bereitschaft garantieren, auch wenn sich eines der beiden Flugzeuge in der Reparatur befindet.»

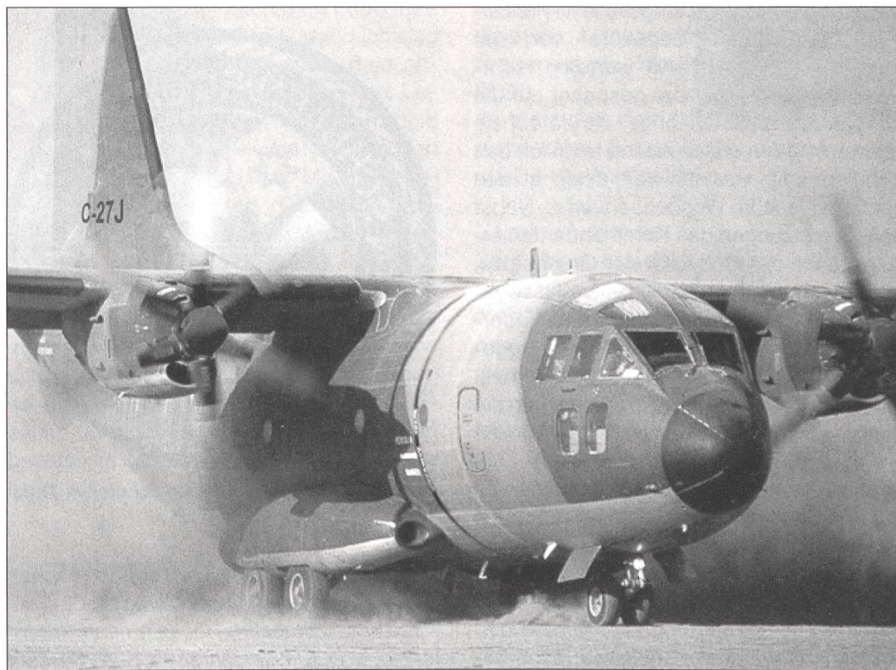
Wie die Gruppe Rüstung ausdrücklich bestätigt, geht es in jedem Fall um die Beschaffung von zwei gleichen Maschinen. Auch hier wird darauf hingewiesen, dass ein Flugzeug allein nicht genügt: «Eine Maschine kann in Reparatur sein, dann sind wir auf die zweite angewiesen.»

Bedürfnis vorhanden

Aber die Evaluation hat nun erst so richtig eingesetzt. Viele Fragen sind noch offen: Wie lange dauert die Evaluation? Und



Das Konkurrenzmodell, die spanische Airtech (Casa/IPTN) CN-295. Der Hersteller heisst: Airtech Technology Industries mit Sitz in Madrid und Werken in Sevilla und Bandung, Indonesien). Die Casa-295 wird von zwei Motoren angetrieben und kann 9 Tonnen Fracht mitführen. Bei den Soldaten beträgt die Passagierzahl – je nach Ausrüstung der Truppe – zwischen 40 und 70.



Ein erstes Bild von der Alenia/Lockheed Martin Marietta C-27J Spartan. Der Prototyp erinnert an die G.222 und den mittelschweren Transporter C-130J Hercules. Die C-27J Spartan weist einige auffallende Gemeinsamkeiten mit der C-130J auf. Das Triebwerk, die Sechsstblattpropeller und die Avionik sind fast identisch.

wenn die Evaluation einmal abgeschlossen ist: In welches Rüstungsprogramm kommt die Transporterbeschaffung? Und wenn der Kredit genehmigt ist: Wann wird die Maschine eingeführt?

Für Antworten auf diese Fragen ist es jetzt, im Oktober 1999, noch zu früh. Unbestritten ist nur, dass das Bedürfnis nach mehr

Transportkapazität vorhanden ist. Namentlich die gut gelungene Luftwaffen-Operation «Alba» im Frühjahr hat gezeigt, dass die Schweiz auf Transportflugzeuge auch für grössere Distanzen angewiesen ist. Die Armee wird wieder in die Lage kommen, in der sie dringend eigene Transportmittel braucht. 