

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 137 (1971)

Heft: 6

Artikel: Der "Super Hunter"

Autor: Meier, K.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-46752>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

6. Die schweizerische Flugwaffe bleibt unabhängig von der neuen Flottengröße gleich stark dezentralisiert. Die einzige Variable ist die Zahl der ungeschützt im Freien stehenden Flugzeuge, welche für die «große» Flotte größer ist.

7. Es sind somit taktische, operationelle und ökonomische Überlegungen, die für das leistungsfähige Flugzeug (wie Corsair und Milan) und gegen das leichte Erdkampfflugzeug (wie Saab-105 und Hunter) sprechen. *Was wir brauchen, sind nicht lediglich viele, sondern möglichst gute, geeignete Erdkampfflugzeuge.* Im Interesse der Landesverteidigung ziehen wir eine kleinere Flotte der größeren vor, wenn der dafür erhältliche Gegenwert so eindeutig über der imponierend hohen Zahl der leichten Flugzeuge liegt.

8. Das für uns am besten geeignete leistungsfähige Kampfflugzeug kann wohl am ehesten durch ein offenes, faires Vergleichsfliegen in der Schweiz gefunden werden, bei dem in mehrwöchigen Übungen unter gleichen Bedingungen schlüssige, voll vergleichbare Resultate gewonnen werden können.

Der «Super Hunter»

Oberstlt i Gst K. Meier

Im August 1970 gelangte die englische Firma Hawker-Siddeley mit der Offerte an die Schweiz, für den für die Kampfflugzeugbeschaffung bereitgestellten Kredit von 1,3 Milliarden Franken 150 «Hunter» zu liefern. Der Bundesrat hat in der Folge entschieden, diesen Flugzeugtyp nebst andern als Alternativlösung zusätzlich zum «Corsair» in die Evaluation aufzunehmen.

Die Entwicklung des «Hunter» geht bis auf das Jahr 1949 zurück. Er sollte in der Royal Air Force vor allem die für Erdkampf- und Jagdaufgaben verwendeten «Venom» und «Meteor» ersetzen. Es bestanden aber auch Versionen für die Photoaufklärung und, in zweisitziger Ausführung, für die Schulung und das Training. Der Prototyp flog erstmals im Sommer 1951. Dabei zeigte sich, daß die Flugeigenschaften und die Leistungen den Erwartungen entsprachen, so daß der Auslieferung von insgesamt 1045 Flugzeugen an die britische Luftwaffe nichts mehr im Wege stand. Auch andere Staaten ließen sich von den Qualitäten dieses Flugzeuges überzeugen, denn der «Hunter» erwies sich als äußerst robust und sicher, wendig und treu, verfügte über ein kräftiges Triebwerk (4500 kg Schub), flog hohe Unterschallgeschwindigkeit (Mach 0,95), ließ aber auch Stechflüge im Überschallbereich zu und besaß eine starke Bordbewaffnung von 4 Kanonen 30 mm sowie eine Zulademöglichkeit von rund 2000 kg für Bomben, Brennstoff oder Raketen.

Der Verkaufserfolg stellte sich denn auch bald ein. Die Firma Hawker Siddeley produzierte in den Jahren 1951 bis 1960 2435 Maschinen für neunzehn Nationen, wobei 1958 auch die Schweiz durch den Kauf von 100 Flugzeugen beteiligt war. Der Stückpreis «clean» belief sich damals auf 1,7 Millionen Franken. 1960

wurde dann die Produktion eingestellt. Trotzdem ergaben sich in der folgenden Zeit immer wieder Nachfragen. Die Lieferfirma, welche sich das Wiederverkaufsrecht vorbehielt, nahm ausgediente Flugzeuge zurück und veräußerte sie in überholtem und modernisiertem Zustand an neue Interessenten. Sofern die eidgenössischen Räte ihre Zustimmung geben, wird auch die schweizerische Flugwaffe in 2 bis 3 Jahren zu weiteren 30 Occasions-«Hunter» kommen.

Das auch heute noch vorhandene Interesse an diesem Flugzeug – sechs Länder sehen einen eventuellen Kauf vor – bewog nun die Herstellerwerke, eine Neuproduktion mit verbesserten Leistungen unter dem Namen «Super Hunter» ins Auge zu fassen. Die Realisierung dieses Vorhabens käme aber nur bei einer Neuauflage von mindestens 80 Stück in Frage. Dabei käme einer Bestellung durch die Schweiz naturgemäß eine entsprechende Bedeutung zu, dies um so mehr, als die britische Flugzeugindustrie gegenwärtig mit gewissen Schwierigkeiten zu kämpfen hat.

Was nun den «Super Hunter» betrifft, verspricht sich die die Firma Hawker Siddeley folgende Vorteile:

- mäßige Kosten;
- doppelte Waffenzuladung der zur Zeit in der Schweiz verwendeten «Hunter Mark 58»;
- erweiterter Aktionsradius von 50%;
- mehr Schub;
- verbesserte Navigationshilfen und Zielsysteme.

Die Konstruktion als solche wird aber grundsätzlich beibehalten.

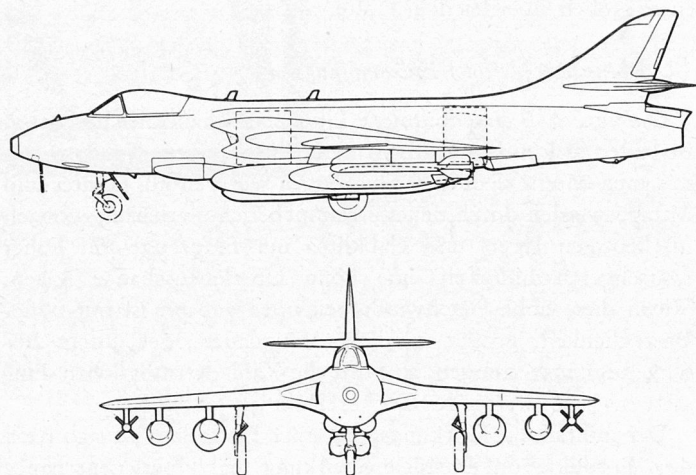


Bild 1. Der «Super Hunter» mit voller Zuladung. Neu sind die Rumpfrecks für 2 x 450 kg Bomben.

Falls diese Angaben zutreffen, würden sich ungefähr folgende Werte ergeben:

Leergewicht	6 500 kg
Maximales Startgewicht	12 000 kg
Maximale Waffenzuladung	2 000 kg
4 Kanonen 30 mm, Gesamtschußkadenz ...	5 000 Schuß pro Minute
Aktionsradius tief	310 km
Maximaler Schub	6 000 kg
Maximale Horizontalgeschwindigkeit	0,97 Mach
Startlänge bei Vollast (auf Meereshöhe) ...	1 200 m
Preis pro 100 Stück («clean»)	568 Millionen Franken

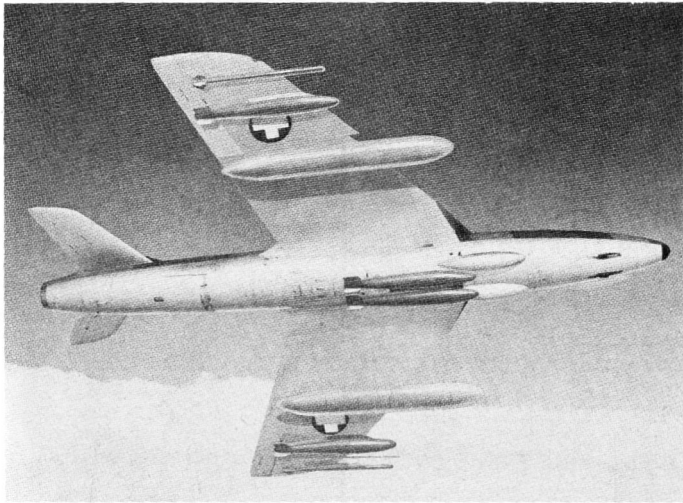


Bild 2. «Super Hunter» mit 4×450 kg Bomben, zwei Luft/Luft-Raketen «Sidewinder» und zwei großen Zusatztanks.

Ein allfälliger Kauf des «Super Hunter» brächte für die Schweiz zudem folgende Vorteile:

Das Flugzeug ist in der Schweiz eingeführt und hat sich ohne Zweifel bewährt. Die Miliztauglichkeit ist erwiesen; die Umschulung stellte keine Probleme. Infrastruktur, Ersatzteillager und Munition müßten wohl zum Teil erweitert, aber nur unwesentlich geändert werden. Durch die hohe Stückzahl des «Hunter» würden die gefürchteten Engpässe im Training und in der Ausbildung vermieden. Der Gesamtflottenbestand könnte in verantwortbaren Grenzen gehalten werden. Die Reduktion auf zwei Kampfflugzeugtypen («Mirage» und «Hunter») brächte der Flugwaffe größere Beweglichkeit und Freiheit und vereinfachte Verhältnisse bezüglich des Einsatzes und der Ausbildung der Piloten und des Bodenpersonals. Die Engländer erwiesen sich zudem bisher als faire Geschäftspartner.

Die oben erwähnten, bestechenden Vorzüge können jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß ein allfälliger Kauf von «Super Hunter» keine Ideallösung darstellt. Es existieren heute modernere und leistungsfähigere Flugzeugtypen, selbstverständlich zu entsprechend höheren Preisen. Zudem stellt sich die Frage, ob die Prognosen der Lieferfirma bezüglich der Leistungen, Kosten und Liefertermine wirklich zutreffen. Es ist Angelegenheit der schweizerischen Beschaffungsorgane, diese Punkte im einzelnen zu überprüfen. Immerhin scheint der Bundesrat richtig beraten gewesen zu sein, den «Hunter» in die Evaluation einzubeziehen.

«In Mitteleuropa unterhält der Warschauer Pakt wesentlich stärkere konventionelle Streitkräfte als die NATO. Sie sind weit stärker, als dies für die Abwehr eines Angriffs aus dem Westen nötig oder für die Aufrechterhaltung der sowjetischen Vorherrschaft erforderlich wäre.»
(«Weißbuch 1970, Zur Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland und zur Lage der Bundeswehr»)

Helikopterbatallione der Alpinbrigaden

Major Walther Schaumann

Die allgemeine Entwicklung zum Kampfhelikopter

In den Jahren 1956 bis 1960 leisteten die einschlägigen Forschungs- und Erprobungsstellen in den USA entscheidende Arbeiten auf dem Gebiet der Entwicklung von Zielsystemen sowie der Bewaffnung von Helikoptern. Ausschlaggebend für diese waffentechnische Forschungsarbeit war die Erkenntnis, daß dem Helikopter mit seiner großen Beweglichkeit und seiner guten Nachrichtenverbindung bisher die entscheidende Feuerkraft fehlte. Rasche taktische Beweglichkeit, verbunden mit hoher Feuerkraft zum besseren Gefechtsfeldschutz, sowie die Eignung zum Niederkämpfen und Besetzen von gegnerischen Zielen durch Helikopter waren die wesentlichen Forderungen. Damit trat der Gedanke einer Loslösung von der reinen Transporthilfe und dem leichtbewaffneten Transporthelikopter zum Kampfmittel in seine entscheidende Phase.

Der Einsatz von Helikoptern auf den Kriegsschauplätzen in Israel und Vietnam zeigte sodann mit seinen Auswirkungen auf die Taktik ähnliche Folgerungen wie vergleichsweise das Auftreten der Panzerverbände im Zweiten Weltkrieg. Die grundlegende Wende in der bisher vorherrschenden Anschauung trat mit dem Einsatz der Kampfhelikopter seit dem Jahre 1967 in Vietnam ein, wo diese zu Kampfverbänden zusammengefaßt operative Einsätze flogen, wie im Zweiten Weltkrieg die deutsche Luftwaffe mit Maschinen des Typs JU 87.

Der Einsatz der atomaren Feuerkraft bildet heute im Angriff und in der Verteidigung einen entscheidenden Faktor bei allen Überlegungen. Zerstörungen und Verstrahlung des Geländes sowie der Versorgungswege können in kürzester Frist ein derartiges Ausmaß annehmen, daß alle Bewegungen einer Truppe für knappe Zeitabschnitte zur Gänze unterbunden und auf längere Sicht hinaus ganz wesentlich erschwert werden. Der Forderung, über eine Truppe zu verfügen, die trotz weiter Ausdehnung eventueller atomarer Schäden eine uneingeschränkte Beweglichkeit mit hoher Kampfkraft besitzt, entspricht der mittels Helikoptern voll luftbewegliche Verband.

Entscheidend für den Gebirgseinsatz des Helikopters wirkte sich der Übergang des Rotorantriebes vom Kolbenmotor zum Düsenantrieb aus. Die damit verbundene Erhöhung des Einsatzplafonds ermöglichte erst die Verwendung in der Hochregion. Infolge der zumeist sehr geringen Kapazität der Kommunikation im Gebirge sind der Bewegungsgeschwindigkeit jeder Truppe Grenzen gesetzt. Mittels Luftlandung kann dieser Nachteil nun weitgehend ausgeglichen werden.

Für den Einsatz von Helikoptern im Gebirgskampf sprechen außerdem noch folgende Momente:

- Die Fähigkeit des Helikopters, mit geringem Zeitaufwand fast überall zu starten und sich den geeigneten Landungsplatz noch während des Fluges auszusuchen. Ferner die Möglichkeit, durch mehrmaligen Einsatz auch größere Einheiten nicht nur über weitere Strecken zu transportieren, sondern diese auch unmittelbar in Kampfstellungen abzusetzen und dort auch wieder abzuholen.
- Die Fähigkeit, bereits beim Landen die Einheit durch Feuer zu unterstützen.