Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 187 (2021)

Heft: 4

Artikel: Im Eurofighter hast du alles was du brauchst

Autor: Krähenbühl, Geri

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-917163

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

Im Eurofighter hast du alles was du brauchst

Der Schweizer Airbus Chef-Testpilot Geri Krähenbühl K12 im Interview über den Eurofighter, die neuesten Technologien und das Neue Kampfflugzeug bei Air2030.

Bild: BR

Geri, du hast bislang mehr als 6300 Flugstunden auf 65 verschiedene Flugzeugtypen geflogen. Was macht für dich den Eurofighter aus?

Für mich ist der Eurofighter einfach ein sehr stimmiges Gesamtpaket. Power, Agilität und Missionsfähigkeiten kommen hier auf einem sehr hohen Niveau zusammen. Zudem sind die Unterstützung und der Austausch innerhalb der Eurofighter-Familie mit den Nutzernationen einzigartig. Für mich ist es ein echtes Privileg, als Testpilot im Eurofighter Cockpit zu sitzen.

Alle Eurofighter werden jetzt mit dem neuen elektronischen Radar Captor E ausgerüstet. Was verändert sich dadurch?

Das Radar ist der wichtigste Sensor eines Kampflugzeugs. Bereits das vorher im Eurofighter verbaute mechanische Radar war eines der besten. Mit dem neuen Radar mit elektronischer Strahlschwenkung und mechanischer Antennenpositionierung bekommt das Flugzeug jetzt das weltweit modernste Kampfjetradar. Über 1000 individuell ansteuerbare Sende- und Empfangsmodule sorgen dafür, dass man bei einem Suchfeld von bis zu 200° und einer Reichweite von über 200 km gleichzeitig Ziele am Boden und in der Luft im Auge behalten kann. Der Einbau eines so leistungsfähigen Radars wird durch die Grundkonstruktion der Flugzeugzelle und der Grösse des Radoms, also der Flugzeugnase ermöglicht. Andere Flugzeugmuster sind da von ihrer Grundkonstruktion bereits limitiert.

Das Thema Bewaffnung wird in der Schweiz durchaus kontrovers diskutiert. Wo denkst du, liegen die Stärken beim Eurofighter System?

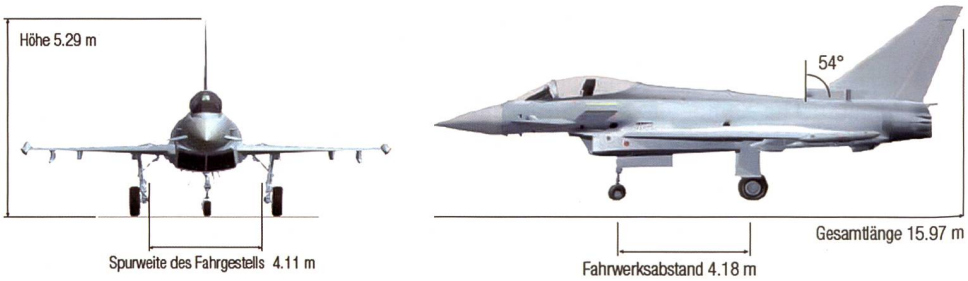
Aus meiner Sicht gibt es beim Eurofighter zwei grosse Vorteile: Zum einen dadurch, dass viele Nationen den Eurofighter nutzen und auch ihre gewünschte Bewaffnung integrieren. Das führt dazu, dass es mittlerweile eine Vielzahl an Bewaffnungsoptionen für den Eurofighter gibt, die für alle Luftwaffen nutzbar sind. Das gilt sowohl für die Air-to-Surface Rolle, als auch für den Bereich Air-to-Air. Für letztere Anwendung hätte die Schweizer Luftwaffe zudem den Vorteil, dass sie die bereits im Bestand existierenden AMRAAM Raketen auf dem Eurofighter weiternutzen könnte. Das spart Kosten.

Moderne Kampfflugzeuge drehen das Anforderungsprofil des Piloten ja nahezu um. Hiess es früher der Fokus wäre 80% auf das Fliegen und 20% auf die Mission, ist es heute fast umgekehrt. Ein Hauptgrund der immer wieder genannt wird, ist das Flight Control System. Wie bewertest du das für den Eurofighter?

Für uns Piloten fliegt der Eurofighter eigentlich fast von selbst. Wir nennen das Care-Free-Handling. Unterstützt wird das beispielsweise auch von einer Sprachsteuerung. Ich muss also nicht mehr jeden Knopf selber drücken. Du setzt dich ins Cockpit und hast wirklich alles, was du brauchst. Die Software funktioniert einwandfrei. Das gibt enorme Vorteile, wenn es dann darum geht, sich auf den tatsächlichen Auftrag zu konzentrieren. Wenn ich bei einem Alarmstart innert 90 Sekunden auf 30 000 ft Höhe bin, dann will ich meinen Kopf freihaben, um das andere Flugzeug zu identifizieren und falls nötig abzufangen.

Das Thema Software hast du eben bereits angesprochen. In der NKF-Debatte wird das Thema Datenhoheit sehr stark disku-

Hauptabmessungen des Eurofighter.



Neues Kampfflugzeug

Nach der Zustimmung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 27. September 2020 schliesst nun armasuisse die Typenevaluation ab und wird diese voraussichtlich im 2. Quartal 2021, mit einer Empfehlung, dem Bundesrat vorlegen. Die vier Hersteller stellen im Folgenden in alphabetischer Reihenfolge ihre Flugzeuge mit Betonung der Technik und Bewaffnung vor.

tiert. Wie sicher wären denn die Daten der Schweizer Luftwaffe beim Eurofighter?

Unser Spruch bei Airbus ist immer «Schweizer Daten bleiben in Schweizer Händen». Das heisst jetzt nicht, dass das bloss so ist, weil ich als Schweizer der Eurofighter-Testpilot bin.

Bei Kampfflugzeugen gibt es zwei Arten von Daten, die Relevanz haben. Das sind zum einen die Daten- und Softwareinformationen, die den Betrieb des Flugzeugs und seiner Geräte betreffen. Zum anderen gibt es Missionsdaten, also Daten, die das Flugzeug während seiner Mission sammelt oder aber die Auskunft darüber geben, welche Mission das Flugzeug genau geflogen ist.

Für die ersteren Daten ist es von absolutem Vorteil, je mehr Einblick man vom Hersteller und den anderen Nutzernationen bekommt, um seine Flotte auch durch die Erfahrung der anderen Nationen leichter betreiben zu können und genau zu verstehen, was das Flugzeug leisten kann. Für die Missionsdaten, die nationales Eigentum sind, ist es wiederum wichtig, dass die einzelnen Nationen souverän entscheiden können, ob sie die Daten mit anderen Partnern teilen wollen, oder ob sie aufgrund von eigenen Interessen nicht weitergegeben werden. Nur wenn das gegeben ist und man über seine Daten selbst bestimmen kann, ist eine Nation auch in der Lage, ein Kampfflugzeug souverän und ohne ungewollte Einflüsse von anderen zu betreiben.

Was aber aus meiner Sicht genauso wichtig ist wie das Handling der Daten, ist die Tatsache, dass alle Nationen, die den Eurofighter fliegen, den gleichen Softwarestandard haben, der permanent weiterentwickelt wird. Das garantiert dem Piloten, immer auf dem neuesten Stand zu sein. Eine Zwei-Klassen-Gesellschaft gibt es beim Eurofighter nicht.

Neben dem neuen Radar gibt es beim Eurofighter auch einen neuen Pilotenhelm. Konntest du den schon selbst testen?

Da haben sich unsere Ingenieure echt was einfallen lassen. Der Helm heisst Striker II und bietet dem Piloten noch mehr Features und Möglichkeiten sich die wichtigsten Informationen, die einem das Flugzeug bereitstellt, zu filtern. Die Übersicht, die man durch diesen Helm bekommt, ist kein Vergleich zu den bisherigen Helmsystemen. Ohne nach unten auf die Displays oder ins Head-Up Display des Eurofighters schauen zu müssen, habe ich alles auf dem Farbdisplay im Visier abgebildet. Auch wenn ich meinen Kopf zur Seite drehe und auch bei Videobildern. Ausserdem zeigt mir der Helm auch Ziele an, die zu weit entfernt oder nicht in meinem aktuellen Blickwinkel sind. Das ist beim Air Policing ideal für die Identifizierung von Luftfahrzeugen ausserhalb der visuellen Sichtweite. Ebenfalls integriert ist ein Nachtsichtgerät.

Du hast in der Vergangenheit immer wieder betont, dass die Triebwerksleistung für dich bei der NKF-Typenwahl eine grosse Rolle spielt. Weshalb legst du hier den Fokus?

Für einen Kampfjet, der zur Überwachung des Luftraums eingesetzt wird, gibt es zwei entscheidende Faktoren. Es braucht starken Schub, um in sehr kurzer Zeit aufsteigen zu können und das zu identifizierende Flugzeug einzuholen, und es braucht die entsprechende Wendigkeit, um auch über anspruchsvoller Topographie, wie wir sie in der Schweiz haben, alle Optionen zu haben. Beide Funktionen besitzt der Eurofighter, wie kein anderer Jet. Das EJ200 ist das beste und zuverlässigste Triebwerk, das je in Europa gebaut wurde. Du spürst den Schub von zwei mal 90 kN, hast aber nie das Gefühl, die Kontrolle zu verlieren.

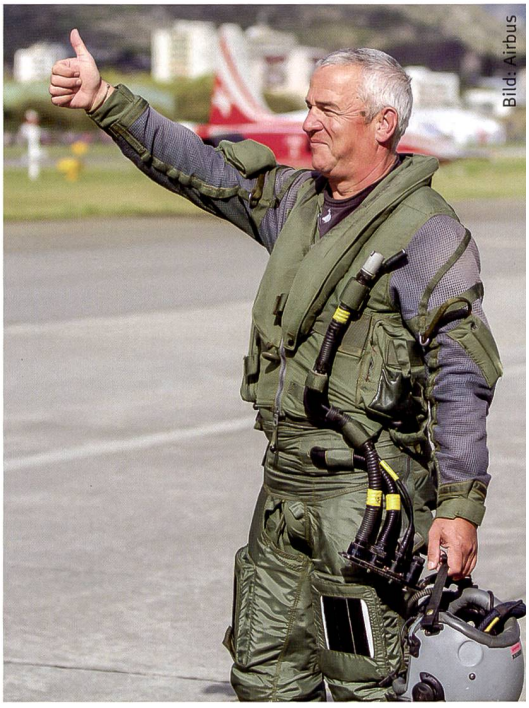
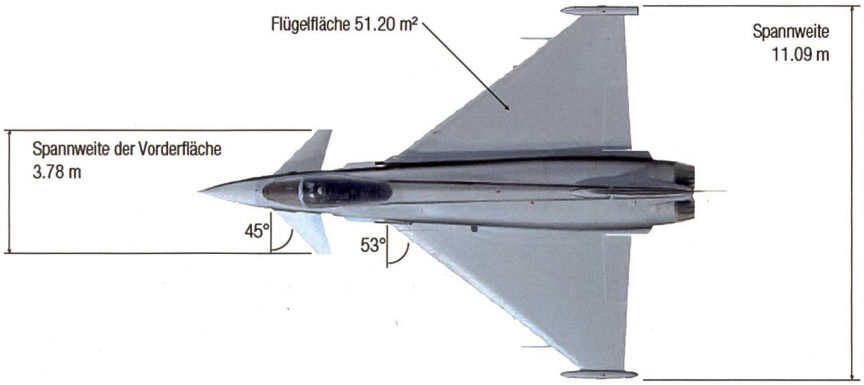


Bild: Airbus

Geri Krähenbühl an der Sion Air Show.

Die Piloten nennen Jetlärm oft scherzhaft den «sound of freedom». Ist es denn nicht so, dass stärkere Triebwerke den Fluglärm noch erhöhen?

Das Gegenteil ist eigentlich der Fall. Durch die starken Triebwerke kann man viele Missionen ohne Nachbrenner fliegen, da man auch so genügend Schub hat. So etwas reduziert die Lautstärke erheblich, manchmal sogar bis zu 75 Prozent. Beim Eurofighter ist es sogar so, dass man auf Grund der Leistung selbst im Überschallflug ohne Nachbrenner auskommt. Das wird Supercruise genannt. Gerade also in der Schweiz mit der ständigen Fluglärmproblematik ein echtes Plus. Hinzukommt, dass die Schweizer Luftwaffe ihr Training weitestgehend in andere Lufträume von Eurofighter-Nationen verlagern könnte. Egal ob über der Nord- und Ostsee oder über dünnbesiedeltem Gebiet in Spanien. Das Angebot steht. ■



Grafiken: Airbus