

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 66 (1991)

Heft: 11

Artikel: Rekord am Aérosalon 1991 in Le Bourget

Autor: Hulliger, Theo

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715556>

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: 13.03.2025

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

Rekord am AéroSalon 1991 in Le Bourget

Von Theo Hulliger, Dürnten

Zum 39. Mal wurde der traditionelle AéroSalon auf dem ehemaligen Pariser Flugplatz Le Bourget, nördlich der Saine-Metropole gelegen, durchgeführt. Diese weltweit grösste Veranstaltung für Luft- und Raumfahrt, welche sich mit der in Farnborough alle Jahre abwechselt, stand dieses Jahr unter einem neuen Stern. Das sehr spärliche Flugprogramm und die Abwesenheit mehrerer Grossfirmen können dies nur bezeugen. Doch mit mehr als 1700 Ausstellern und 212 anwesenden Flugzeugen ist ein neuer Rekord erreicht.

Die ganze Vorbereitung zum diesjährigen Salon wurde vom Golfkrieg beeinflusst, man sprach sogar von einer Nichtdurchführung. Dies hatte sicher auch Einfluss auf die Präsenz derjenigen Firmen, welche sich hauptsächlich auf die Herstellung militärischen Flugmaterials beschränken. Die beiden Grossfirmen General Dynamics (Hersteller des F 16) und McDonnell Douglas (F 18) waren in diesem Jahr nicht mehr zu finden. Einzig die französischen Firmen Aerospatiale und Dassault Breguet stellten einen Grossteil ihrer militärischen Produkte aus. Sie nützten den Heimvorteil für den Verkauf ihrer Fluggeräte, so konnte der Besucher eine Mirage 2000-5 nicht nur am Boden bestaunen, sondern sich auch von den Flugeigenschaften während der Flugvorführung überzeugen lassen.

Jäger und Fliegerabwehrraketen vom Golfkrieg

Das grösste Interesse des breiten Publikums zog der amerikanische Stealth Fighter F-117 der US Air Force auf sich. Allein die kantige Form und die pechschwarze Bemalung stachen zwischen den sonst üblichen himmelblauen und sandfarbenen Militärflugzeugen hervor. Die USA brachten nicht nur die gesamte Palette der im Golfkrieg eingesetzten Flugzeuge mit nach Paris, es wurde natürlich auch eine komplette Patriot-Einheit vorgeführt. Die Bedienungs- und Bewachungs-



Dessert Storm in Paris, die USA stellten dieses Jahr alle Flugzeugtypen der am Golf eingesetzten Maschinen dem breiten Publikum zur Show. Im Vordergrund eine F-15, dahinter eine F-16 und eine A-10.

mannschaft trug, wie könnte es auch anders sein, den Wüstentarnanzug, welcher durch General Schwarzkopf weltbekannt wurde. Teilweise erblickte man War Birds Gemälde, welche stark an die des Zweiten Weltkrieges erinnern. Die Briten stellten einen Jaguar und einen Tornado zur Schau, welche direkt vom Golf kommend noch alle Kampf- und Verschmutzungsspuren aufwiesen.

Die UdSSR mit zivilen und Kampfflugzeugen

Auf sowjetischer Seite erblickte man den erstmals im Westen gezeigten Mikoyan MiG-31. Dieser doppelsitzige Abfangjäger, welcher Mach 3 fliegt, wurde aus der MiG 25 entwickelt. Doch bei näherer Betrachtung fallen die verarbeitungstechnischen Probleme, wie

schon bei der MiG-29 und der SU-27 vor zwei Jahren zu sehen, geradezu krass auf. Hingegen bei der zivilen Luftfahrt der UdSSR sieht man eine deutliche Verbesserung von Verarbeitung und Qualitätsstandard. So hofft man bei Ilyushin, dass ihre Langstreckenjets Il-96-300 und die Il-86 bald mit westlichen Triebwerken des Typs CFM-56 ausgerüstet auch ausserhalb der UdSSR Abnehmer für ihre Flugzeuge finden werden. Die Beriev A-40 Albatros, das einzige mit Jet-Antrieb versehene Flugboot der Welt, suchte sich in Le Bourget genauso einen westlichen Abnehmer wie die zivile Version des U-Boot-Jagdhubschraubers Kamov KA-32 Hormone. In vielen Bereichen suchen die sowjetischen Hersteller den Kontakt zur Zusammenarbeit mit westeuropäischen und amerikanischen Firmen.



Die Helden von Israel – eine komplette Patriot-Stellung mit Werfer- und Radarstellung wurde ausgestellt.



Das wohl auffälligste aller Flugzeuge am diesjährigen Salon – der amerikanische Tarnkappenbomber F 117 Stealth Fighter.

Doch bisher konnte noch keine Bestellung sowjetischer Verkehrsflugzeuge durch westliche Fluggesellschaften verzeichnet werden.

Trend hin zum zivilen Flugzeug

Auffallend am diesjährigen Salon ist der deutliche Trend zum Bau von zivilen Flugzeugen. Gerade in der Grösse der hundertplätzigsten Verkehrsflugzeuge herrscht ein reger Wettbewerb unter den zahlreichen Herstellern. Somit ist es nicht verwunderlich, dass vor allem Flugzeuge dieser Kategorie sich mit einer Flugprogrammvorführung einen besseren «Marktplatz» sichern wollten. Aber auch heute noch sind über 60 Prozent aller Flugzeugbestellungen von militärischem Charakter, von einer Euphorie kann aber auf keinem Gebiet die Rede sein. Die Hunderten von Chalets entlang der Piste sind nicht mehr so voll wie noch vor ein paar Jahren. Die Verkäufer werden auch immer mehr zurückhaltend mit der Vergabe von Prospekten und Werbepostern. Das schlug sich auch auf das Klima in den besagten Chalets nieder, wo wieder ein hartes Business in die Gespräche zurückgekehrt ist. Sparen ist die Devise von vielen Firmen, und man hört nicht selten von den Ausstellern, dass sie es sich gut überlegen werden, ob sie in zwei Jahren wieder den Weg nach Le Bourget unter die Beine respektive Flügel nehmen werden.

Verstopfte Eingänge

Aber nicht nur die immensen Kosten einer solchen Ausstellung tragen dazu bei, dass solches Gedankengut bei Ausstellern in den Köpfen der Verantwortlichen herumschwirrt, es ist sicherlich auch bei der Organisation des Salons zu suchen. So mussten nicht nur die gewöhnlichen Besucher als erstes etwa dreiviertel Stunden vor den verstopften Eingängen warten, nein, selbst den Ausstellern gelang nur selten ein schneller Eintritt ins Areal. Es wäre schön, wenn die Veranstalter aus solchen Fehlern lernen könnten und nicht alle Jahre wieder die gleichen Hindernisse Besuchern und Ausstellern in den Weg legen würden. Es ist zu hoffen, dass in zwei Jahren, wenn der 40. Salon durchgeführt wird, auch

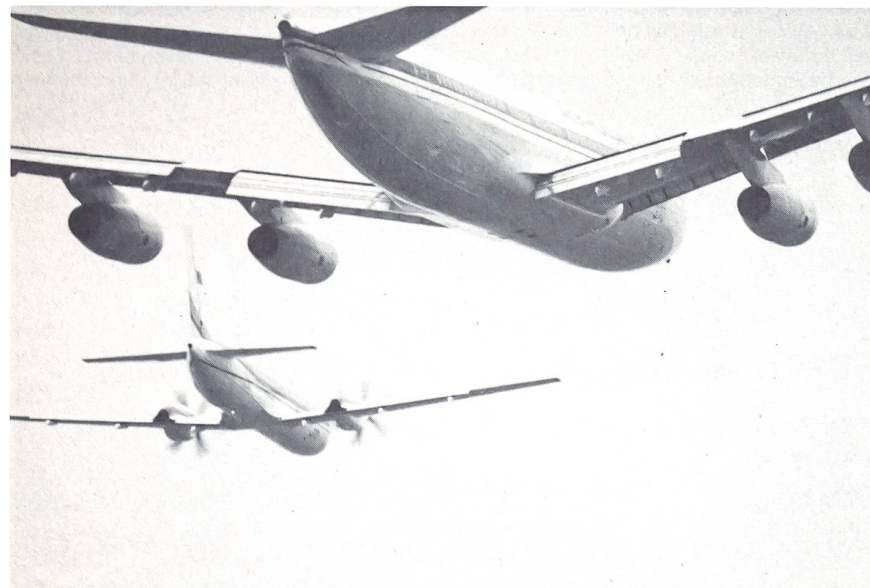


Der erstmals im Westen vorgeführte sowjetische Überschallabfangjäger Mikoyan MiG 31.

noch grosse Firmen anzutreffen sind. Von Verkaufsständen mit Fliegersouvenirs alleine ist die Ausstellung keinen Besuch mehr wert.



Zwei italienische Tornados zeigten eine Luft-Luft-Betankung im Tiefflug.



Flugdemonstration der beiden sowjetischen Passagierflugzeuge Il-96-300 und der Il-114.

ZWEI GEBETE

Der Rekrut und der Bettler Von Rosmarie Rimann, Zürich

Es ist Sonntagabend. Ich begleite meinen Sohn zum Bahnhof; er muss in die Kaserne zurück. Die vierte Dienstwoche wird für ihn morgen anfangen. Vor dem Verabschieden werden wir von einem jungen Mann auf der Strasse, der unvermutet vor uns steht, angesprochen. «*Entschuldigen Sie, hätten Sie mir vielleicht einen Franken, damit ich etwas Nacht essen kann.*» Er postiert sich vor uns auf. Ich schaue den Mann durch meine dunkle Brille gut an. Er sieht nicht zerlummt aus; auch nicht verwahrlost. Er scheint weder von Alkohol noch von Drogen voll zu sein; nicht einmal halbmassig. Hat seine Stimme fordernd, bittend, rau, unsicher oder hart geklungen? Mein Herz ist bleischwer. Ich bin keiner Regung fähig. In Sekundenbruchteilen registriert mein Gehirn: «*Was wird mein Sohn tun? Wie wird er reagieren? Wird er diesem jungen Mann, der ungefähr sein Jahrgang ist, etwas geben? Wird er ihn abweisen? Wird er ihn anbrüllen? Viele Gedanken... Oder wird er ihn gar mit Verachtung strafen?*» Ich höre seine Antwort wie von weither: «*Aber sicher!*» Er nimmt sein Portemonnaie heraus, macht es auf, schaut hinein. Ich gucke ihn von der Seite an. Sein schmales Gesicht ist angespannt. Nichts ist in seinen Zügen zu lesen. Es dünkt mich eine Unendlichkeit, wie er so lange in seinen Geldbeutel schaut. Ich glaube zu erraten, warum er die Sekunden vervielfacht: In Bruchteilen versucht er umzusetzen, warum dieser Bruder bettelt, warum er so weit gesunken ist. Beim dritten «*Warum*» schaltet er sein Herz ein und fragt es, wieviel ihm dieser hoffentlich noch nicht Hoffnungslose wert ist... Nach dem Dankeschön des Unbekannten höre ich wie aus weiter Ferne die Stimme meines Sohnes: «*Schon recht*». Sie hat leise und – wie mir schien – etwas belegt getönt. Der junge Bettler sagt: «*Wünsche einen schönen Abend*», schaut auch mich dabei an und verzieht sich. Meine Kehle ist wie zugeschnürt. Auch mein Sohn sagt nichts, kein Wort. Ich bemerke, wie er mich von der Seite her betrachtet. Wir verabschieden uns. Beim Nachhausefahren ziehe ich für einen Moment die Brille ab, um die Gläser zu putzen, die von den mühsam zurückgehaltenen Tränen angelaufen sind. Stumm spreche ich zwei Gebete, eines aus Dankbarkeit, und eines aus Traurigkeit.

Im eigenen Ich

Der Führende findet das erste Objekt seiner Bemühungen im eigenen Ich. Was er aus diesem macht, ist Voraussetzung und Mass für das, was er aus andern machen wird.

Divisionär Edgar Schumacher (1897 bis 1967)