

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 71 (1996)

Heft: 9

Rubrik: Aus der Luft gegriffen

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: 07.06.2025

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

AUS DER LUFT GEGRIFFEN

F/A-18-Hornet-Endmontage

Bei der Schweizerischen Unternehmung für Flugzeuge und Systeme in Emmen läuft die Endmontage der ersten F/A-18 zügig voran. Im Oktober soll die erste in der Schweiz hergestellte Hornet zum Jungfernflug abheben.

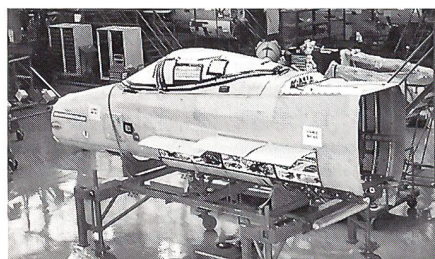
Seit Januar respektive April fliegen in den USA je ein F/A-18 C und D aus der Schweizer Serie, die für das Flugversuchsprogramm verwendet werden. Bei der Schweizerischen Unternehmung für Flugzeuge und Systeme (SF) geht indessen die Fertigung der ersten in der Schweiz endmontierten neuen Kampfflugzeuge zügig voran. An luftfahrtshistorischer Stätte in den ehemaligen Flugzeugwerken Emmen, wo schon viele Serien von Kampfflugzeugen produziert wurden, entstehen heute jene Jets, welche für die kommenden Jahrzehnte das Rückgrat der Schweizer Luftwaffe bilden werden. Bereits stehen sechs Hornets in verschiedenen Fertigungsstadien in den Hallen. Im Oktober soll der erste in der Schweiz produzierte F/A-18, der Doppelsitzer J-5132, zu seinem Jungfernflug starten. Auch die Abnahmezüge für alle 32 in Emmen endmontierten Hornets werden vom Innerschweizer Flugplatz aus durchgeführt.

In den USA ausgebildet

Im August 1995 sind die ersten Baugruppen aus den USA in Emmen eingetroffen. Im SF werden hauptsächlich die Rumpfhauptstrukturen der Flugzeuge zusammengefügt und anschliessend die Flügel, Höhenleitwerke, Fahrwerke und weitere Zellenbauteile montiert. Ausserdem werden die elektronischen Anlagen und die Triebwerke eingebaut sowie die Systeme verbunden und getestet. Die Schweizer Montageteams wurden in fünfmonatigen Spezialausbildungen bei McDonnell Douglas in St. Louis (USA) auf ihre Arbeit vorbereitet. Die Endmontage in Emmen läuft bis in den Sommer 1999 und wird über die Dauer von fünf Jahren 50 Arbeitsplätze sichern. Wie SF-Direktor Werner Glanzmann an einer Medienorientierung festhielt, bringt die Generalunternehmerfunktion sowie die Endmontage auch einen wertvollen Gewinn an Know-how für die technische Betreuung der Flotte während der ganzen Lebensdauer des Systems. Neben SF Emmen sind eine ganze Reihe weiterer Schweizer Unternehmen an der Produktion beteiligt: Pilatus in Stans fertigt die Aussenflügel, Gallay in Grand-Lancy GE die Brennstofftanks, Mecaplex in Grenchen die Seitenleitwerke (grösste in der Schweiz hergestellte Baugruppe), Liebherr in Lindenberg zusammen mit Ambrosetti in Manno TI das Hauptfahrwerk, während Ambrosetti alleine noch das Bugfahrwerk, die Räder und Bremsen fabriziert; zudem kommen noch diverse Ersatzteile des Steuerungssystems und der Verriegelung von den Firmen GBM Lausanne und Stoppani Bern.

Kosten im Griff

Gemäss Rüstungschef Toni J. Wicki bringe die Einführung des neuen Flugzeuges für die Luftwaffe einen massiven Leistungs- und für die SF und die anderen beteiligten Unternehmen einen gewaltigen



Die Cockpit-Rumpfschnecke des Einsitzers F/A-18 C mit der künftigen Nummer J-5003

Technologiesprung. Der Rüstungschef konnte auch von einem positiven Kostenverlauf berichten: Vom Verpflichtungskredit von 3,495 Milliarden Franken, den Parlament und Volk gutgeheissen haben, wurden bis Ende Mai 1996 Verpflichtungen von 3,2 Milliarden Franken eingegangen und Zahlungen von 2,1 Milliarden Franken geleistet; die im Kredit ausgewiesene Risikoreserve sei laut Toni Wicki bisher nicht beansprucht worden.

Kompensationsgeschäfte

Am 6. Juni 1993 war die Initiative gegen ein neues Kampfflugzeug vom Schweizer Souverän deutlich abgelehnt worden. Im Abstimmungskampf war das Kompensationsgeschäft als Argument benützt worden. Der Flugzeughersteller McDonnell Douglas war verpflichtet worden, 2,3 Milliarden Franken durch Gegengeschäfte mit der Schweiz bis ins Jahr 2003 100 Prozent wirtschaftlich auszugleichen. In den Medien tauchten in den vergangenen beiden Jahren immer wieder Meldungen auf, wonach diese Kompensationsgeschäfte nicht so richtig ins Laufen kommen wollten. Laut Rüstungschef Toni Wicki könne auch von diesen indirekten Beteiligungen «entgegen anderslautender Berichte» trotz des für die Schweiz negativen Dollarkurses positiv gesprochen werden, von wenigen Ausnahmen abgesehen. Befragt über diese Ausnahmen hielt Wicki fest, dass es Firmen gegeben habe, die nicht zum Zuge gekommen seien, weil sie sich zu wenig engagiert hätten. Es seien nur jene Unternehmen erfolgreich, die sich kontinuierlich und intensiv um die vermittelten Marktkontakte bemühten. Bis Ende Juni seien Geschäfte mit einem Wert von insgesamt 1,3 Milliarden Franken anerkannt worden, an denen 209 Schweizer Firmen beteiligt seien.

Der erste F/A-18 soll im Januar 1997 an die Luftwaffe übergeben werden. Gegen Ende des kommenden Jahres soll die erste mit Hornets ausgerüstete Fliegerstaffel operationell sein, in den Jahren 1998 und 1999 werden je eine weitere Staffel folgen.

Obit Peter Brotschi, Grenchen



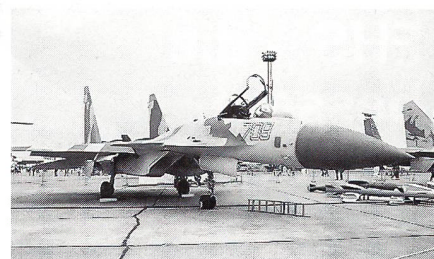
An der internationalen Luft- und Raumfahrtsausstellung:

Neuheiten an der Schwelle von Ost und West

Mit ihrer dritten Ausgabe hatte sich die Internationale Luft- und Raumfahrtsausstellung (ILA) auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld endgültig unter den grossen Aviatikmessen Europas etabliert. Rund 250 Luftfahrzeuge aller Sparten standen im Mittelpunkt des Interesses.

Internationale Luftfahrttausstellungen besitzen in Berlin Tradition. Die erste solche Schau wurde bereits 1909 durchgeführt. Nach der Wiedererlangung der Lufthoheit fand im Jahr 1957 die Tradition von deutschen Luftfahrtmessen in Hannover ihre Fortsetzung. Allerdings wurde die Bedeutung der beiden anderen grossen europäischen Messen in Grossbritannien und Frankreich, von Farnborough und Paris-Le Bourget, nie ganz erreicht. Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten erinnerte man sich an die grosse Tradition, welche die alte und neue Hauptstadt Berlin und seine Region in Sachen Luftfahrtwesen besitzt. Schliesslich hatte der vor 100 Jahren im August 1896 tödlich verunglückte Otto Lilienthal von den Sanddünen Brandenburgs seine wegweisenden Flugversuche unternommen. Nach 1992 und 1994 fand nun die dritte ILA auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld statt, die ihre Vorgängerinnen in jeder Hinsicht übertraf. 574 Aussteller aus 29 Ländern teilten sich das riesige Ausstellungsgelände. Wie sehr die Region hinter dieser Messe steht, wird deutlich durch die 9,5 Millionen Mark Förderungsgelder durch das Land Brandenburg; ebenso steuerten das Land Berlin und der Bund je eine Million Mark bei. Berlin profitiert von seinem Standort im neuen Europa als östlichste Messe im Westen sowie als westlichste Messe im Osten.

Auf dem militärischen Sektor stachen als Neuheiten der Eurofighter 2000, der Kampfhelikopter Tiger von Eurocopter sowie der mittlere Transport- und Mehrzweckhelikopter NH 90 hervor, der von einem europäischen Konsortium entwickelt wird. Der Euro-



Mehrzweck-Kampfflugzeug Sukhoi Su-35



Premiere vor Publikum: Prototyp des Kampfhelikopters Eurocopter Tiger

fighter 2000 zeigte sich der Öffentlichkeit erstmals im Flug. Das von Deutschland, Grossbritannien, Spanien und Italien gemeinsam in Entwicklung stehende und politisch umstrittene Projekt wird noch dieses Jahr Schlagzeilen machen, wenn die Parlamente über den Serienbau befinden müssen. In Berlin wurde der deutsche Prototyp DA1 gezeigt, der im März 1994 seinen Erstflug unternommen hatte und bis heute rund 50 Stunden geflogen ist. Die Air Forces von Deutschland, Norwegen, Niederlanden, Italien, Griechenland, Schweden, Dänemark und den USA beteiligten sich mit Transportflugzeugen, Helikoptern und Kampffjets an der Ausstellung. Auch die Schweizer Luftwaffe war mit einem Tiger F-5E vertreten. Das Publikum zeigte grosses Interesse an der Schweizer Präsenz. Nicht zuletzt deswegen, weil sie in deutscher Sprache Auskunft geben konnten, was die Schweizer Crew in Berlin, Hptm Patrik Stäheli und die beiden Mechaniker Marcel Gerstenberger und Gerhard Kohler vom BABLW Dübendorf, gerne taten.

Seit der Wende zeigen sich die Flugzeuge aus den Staaten der ehemaligen Sowjetunion gerne an den internationalen Luftfahrttausstellungen. Mikoyan und Sukhoi waren denn auch in Berlin wieder mit ihren bekannten Konstruktionen vertreten. Sukhoi zeigte die beiden Mehrzweck-Kampfflugzeuge Su-30 und Su-35 gar mit dem gesamten Waffenarsenal. Im Verlaufe der Messe fanden viele Konferenzen und Seminarien statt. So trafen sich auch die Vertreter der Airbus-Industrie. Airbus will sein Angebot an Verkehrsflugzeugen am unteren Ende mit einer Maschine mit 100 Sitzen erweitern; zudem wird der Bau eines Grossraumflugzeuges mit rund 600 Plätzen geprüft, mit dem in ein Marktsegment vorgestossen werden kann, das zurzeit alleine von Boeing mit seinen Flugzeugen der 747-Reihe beherrscht wird. Auch ein militärisches Flugzeug wird nicht ausgeschlossen. So hat es unter den Airbus-Vertretern geheissen, dass es keinen Hersteller grosser Verkehrsflugzeuge gebe, der nicht auch militärisches Fluggerät baue.

Obit Peter Brotschi, Grenchen

BLICK ÜBER DIE GRENZEN

ÖSTERREICH:

Erste Frauen im Heer Ende 1997 oder Anfang 1998 erwartet

Verteidigungsminister Fasslabend geht davon aus, dass in der zweiten Hälfte 1997 oder Anfang 1998