

100 Jahre Le Bourget

Autor(en): **Kürsener, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **85 (2010)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716792>

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.

100 Jahre Le Bourget

Die legendäre Luftfahrtschau von Paris, die Paris Air Show Le Bourget, hat den 100. Geburtstag gefeiert. Sie findet jedes zweite Jahr statt und wird alternierend zur Air Show in Farnborough (UK) und der Berliner Luftfahrtausstellung (ILA) organisiert.

OBERST I GST JÜRIG KÜRSENER, LOHN-AMMANSEGG

Le Bourget gehört zu den grössten Messen dieser Art. Es war allerdings nicht zu übersehen, dass die weltweite Wirtschaftskrise auch diesen Sektor hart trifft.

Aussteller, Besucher und Zuschauer kamen auch 2009 wieder zahlreich nach Le Bourget, welches in Sichtweite zum Flughafen Charles de Gaulle Neuigkeiten und Bekanntes aus dem zivilen und militärischen Sektor vorstellte. Es war zwar nicht zu übersehen, dass in den Messehallen namhafte Firmen ihre Ausstellungsfläche im Vergleich zu früheren Jahren redimensioniert hatten, während andere – augen-

fällig zum Beispiel chinesische und russische Firmen – mit grossräumigen Flächen und modernen Affichen zu überzeugen versuchten.

Russische Firmen

Gerade die russischen Firmen haben meist professionell sowohl zivile wie militärische Produkte (z.B. die Sukhoi 30MK2) angeboten.

Le Bourget beschränkt sich natürlich nicht nur auf fliegende Systeme, die Messe bietet auch Zugang zu Zubehör und Komponenten aller Art, über Schleudersitze bis

hin zu Messeständen der Fachpresse. Le Bourget wird von den Herstellern der Luft- und Raumfahrt-Technologie immer wieder auch zur Ankündigung neuer Vorhaben und Projekte benutzt, so ist damals der erste Vertikalstart des Joint Strike Fighters F-35B Lightning II angekündigt worden, der mittlerweile erfolgt ist. Israel soll sich nun auch für diese Maschine interessieren.

Die U.S. Navy meldete den Kauf von weiteren 9 Maschinen zusätzlich zu den bereits geplanten 108 P-8A-Poseidon-Langstreckenaufklärern und Südkorea könnte –



Bilder: Kürsener

Aus der amerikanischen Rüstungsschmiede Lockheed Martin: Der F-35 Joint Strike Fighter, ein Flugzeug der fünften Generation.



Der neue Helikopter NH 90 wird hier in der Marineversion, unter anderem zur Bekämpfung von Ubooten in den Farben der Marine Nationale gezeigt. Zur Bewaffnung gehören unter anderem auch Torpedos.



Unbemannte Flugzeuge oder Drohnen, unbewaffnete und bewaffnete, werden immer häufiger angeboten. Bei den U.S.-Streitkräften stehen bereits zahlreiche Maschinen dieser Art im Einsatz, so im Irak und in Afghanistan. Diese Aufnahme zeigt eine MQ-1 Predator der U.S. Navy, die sich von anderen Modellen unter anderem durch ihre Dimension auszeichnet.

gemäss Boeing – ein künftiger Kunde für die neue Version des F-15 Silent Eagle sein.

Neben den eigentlichen Vertragsabschlüssen, der eigentlichen Essenz solcher Anlässe, ist die Messe aber immer auch Publikumsmagnet. Zehntausende von Zuschauern und Besuchern nutzten die für die Öffentlichkeit reservierten Tage. Diese

Kreise haben sich zweifellos auch für den Nostalgieteil der Ausstellung begeistert, der u.a. eine Flying Fortress, eine Dakota DC-3, eine flugtüchtige Schweizer Mirage III S (die für teure Passagierflüge warb), eine P-51 Mustang, der Super Constellation, eine Catalina, eine Skyraider AD-4N (A-1H) oder eine Vampire zeigte.

Aus der reichhaltigen Fülle unserer Eindrücke von Le Bourget greifen wir einige Beispiele heraus: Im zivilen Bereich haben vor allem und erneut der neue Airbus 380, der zweistrahlige Sukhoi 100 Superjet, ein Produkt russisch-europäischer Zusammenarbeit, sowie die russische An-148-100B dominiert. Letztere soll sukzessive die An-24 und die Yak-42 ablösen.

Gewaltiger Airbus

Der gewaltige Airbus 380 stellte seine Flugeigenschaften in einer eindrucksvollen Flugvorführung, die natürlich durch Gewichtseinsparungen (keine Innenausstattung, nur gering betankt) begünstigt wurde, unter Beweis. Allein die Emirates Fluggesellschaft als bisher grösster Kunde hat bereits 58 Maschinen dieses Typs bestellt.

Der militärische Bereich war in Le Bourget nach wie vor gut präsent. Neben traditionellen Systemen, die oft weiter entwickelte Versionen zeigen, waren es vor allem neue unbemannte, teils bewaffnete Kampfsysteme, Drohnen aller Art (UAV undUCAV).

Die Bedeutung dieser Luftfahrtfahrzeuge kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass Boeing nun einen eigenen Geschäftsbereich für Drohnen schafft. EADS beispielsweise zeigte ein Modell der neuen Drohne vom Typ Talarion, welche dereinst als autonomes Nachrichtengewinnungs-, Aufklärungs-, Überwachungs- und Zielerfassungssystem entwickelt werden soll. Bereits bewährt im Einsatz (Irak, Afghanistan und anderswo) hat sich die amerikanische MQ-1 Predator, die zweifellos ein Publikumsmagnet war.

Brasilien als Kunde?

Die französische Luftfahrtindustrie «mit Heimvorteil» bemüht sich intensiv, für das Kampfflugzeug Rafale den Durchbruch im Export zu schaffen. Entsprechend haben sich die Verantwortlichen um potenzielle ausländische Kunden bemüht. Die Maschine steht seit einiger Zeit im operationellen Einsatz, unter anderem an Bord des Flugzeugträgers «Charles de Gaulle».

Sie hat auch erfolgreich in Afghanistan Einsätze geflogen. Aber die grossen Bestellungseingänge aus dem Ausland fehlen nach wie vor, wobei Brasilien hier als Kunde den Durchbruch schaffen könnte. Die Maschine steht auch in verschiedenen anderen Staaten im Wettbewerb mit anderen Produkten. Frankreich rechnet sich so in Indien, in den Vereinigten Arabischen Emiraten und nicht zuletzt auch in der Schweiz Chancen aus.

Auffallend war auch die Vielfalt und Zahl der Luftfahrtsysteme, die für den Einsatz im Rahmen der speziellen bzw. der asymmetrischen Kriegsführung angeboten wurden. So wurde etwa die robuste, meist für Sprüheinsätze in der Landwirtschaft bekannte AT-802 vom Hersteller Air Tractor als mögliche Plattform für Counterinsurgency-Einsätze oder als leichtes Angriffsflugzeug (COIN) gezeigt.

Zu diesem Zweck soll die zweiseitige Maschine mit einem gepanzerten Cockpit und mit einer 12,7-mm-Gatling-Kanone, mit Bomben, M260-Raketenwerfern und/oder Hellfire-Lenk Waffen bestückt werden können. Im gleichen Kontext waren wohl auch die zahlreich ausgestellten Helikopter zu verstehen, die in verschiedenen Versionen für den Einsatz im Rahmen der speziellen Kriegsführung gezeigt wurden, so beispielsweise Versionen des NH-90 oder HH-60. Nicht fehlen durfte natürlich der europäische EC-665-Tiger-Kampfhelikopter, der auch in der Luft überzeugte.

Zivil-militärisch

In der Sparte der kleineren und mittleren Transportflugzeuge gehören die C-27J Spartan und die C-130 Hercules mittlerweile fast zum Inventar von Messen, von letzterer wurde immerhin auch die neue J-Version gezeigt. Ein Exot war diesbezüglich ein wenig das Träger-Kurierflugzeug der U.S. Navy, die C-2A Greyhound von der Versuchsstaffel VX-20, die mit den neuen 8-Blatt-Propellern gezeigt wurde.

Einige prominente militärische Neuentwicklungen sind erstaunlicherweise der Messe ferngeblieben, zum Beispiel der amerikanischen Schwenkflügler MV-22 Osprey, der seit kurzem erstmals in Staffeln des U.S. Marine Corps in Irak und Afghanistan im operationellen Einsatz steht und der nun von der U.S. Navy auch als luftgestützte Plattform für ein Luftraumüberwachungssystem – eine Art AWACS – geprüft werden soll.

Gefehlt hat auch die neue Maschine zur Elektronischen Kriegsführung der U.S. Navy EA-18G Growler. Immerhin steht diese bereits in der Einführung. Das europäische Transportflugzeug-Konsortium hat es verpasst, das neue Transportflugzeug A-400M, dessen Einführung sich nachhaltig verzögert, einer breiteren Öffentlichkeit prominent vorzustellen (in Form eines Mock-up). Mittlerweile ist ja auch hier der Erstflug erfolgreich absolviert worden.

Es gab auch interessante zivil-militärische Kombinationen zu sehen, etwa jene, die ein fliegendes Gefechtsfeldüberwachungssystem, BACN von Northrop Grum-



Ein modifizierter Business-Jet vom Typ Global Express in den Farben der Royal Air Force wird mit dem Führungs- und Aufklärungssystem BACN (unter dem Rumpf gut erkennbar) kombiniert.



Frankreich bemüht sich nach wie vor intensiv, für das eigene Kampfflugzeug Rafale den internationalen Durchbruch zu schaffen. Diese Maschine zeigt die Marineversion, die bereits vom Flugzeugträger «Charles de Gaulle» aus operiert.

man, mit dem zivilen Business-Jet Global Express verbindet. Die Schweiz war sowohl in den Hallen wie auch im statischen Ausstellungsteil mit der RUAG/Oerlikon (u.a. mit Produkten der Raumfahrttechnologie) und mit den Produkten von Pilatus PC-6 («Susi Air»), PC-12 und PC-21 prominent vertreten.

Rotor-Drohne

Relativ bescheiden und enttäuschend fiel das tägliche, knapp drei Stunden dauernde Flugprogramm aus – zumindest am Tag unseres Besuches. Vorführungen der F-16, des Eurofighters Typhoon, der Rafale oder der F/A-18 Super Hornet gehören mittlerweile zum Programm von fast jedem Flugmeeting.

Nicht immer transparent sind die Kriterien, nach welchen Flugzeuge für die Vorführungen ausgewählt oder zugelassen

werden. Immerhin wurde erstmals an einer Air Show eine Rotor-Drohne des Typs Camcopter S-100 im Fluge gezeigt.

Luftfahrtmessen sind in der Regel ein Spiegelbild der Wirtschaftslage. Das wirkt sich derzeit nicht so sehr bei den militärischen Programmen, sondern vor allem bei der zivilen Luftfahrt aus.

Die Produktion von Geschäftsflugzeugen leidet dabei speziell. Vielleicht ist das aber auch gerade eine Herausforderung an die Luft- und Raumfahrtindustrie, in ihrem Bereich inskünftig besonders innovative, kostengünstige und umweltfreundliche Produkte zu schaffen. ■



Oberst i Gst Jürg Kürsener, Lohn-Ammannegg, ist Chefredaktor der Military Power Review. Für den SCHWEIZER SOLDAT schreibt er seit Jahrzehnten über die Themen aus der Luftfahrt und aus der Seefahrt.