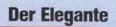
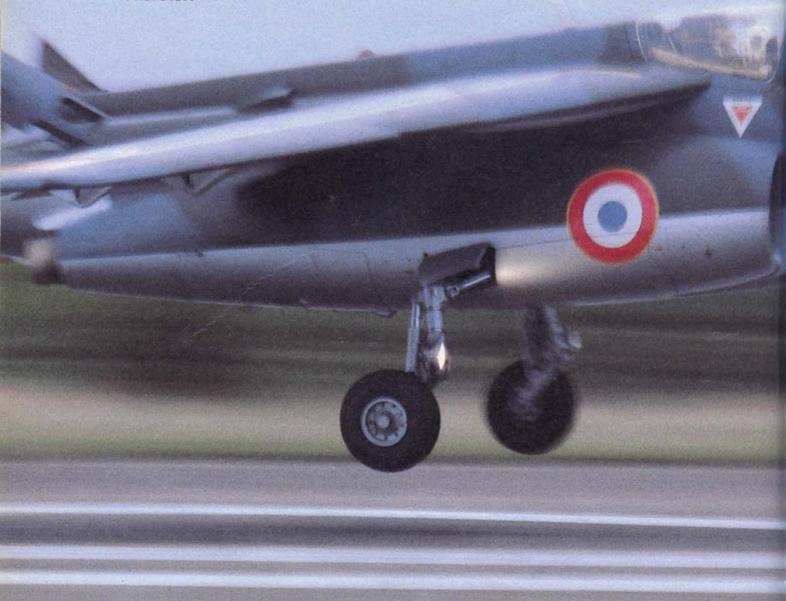


Der Luftkampf





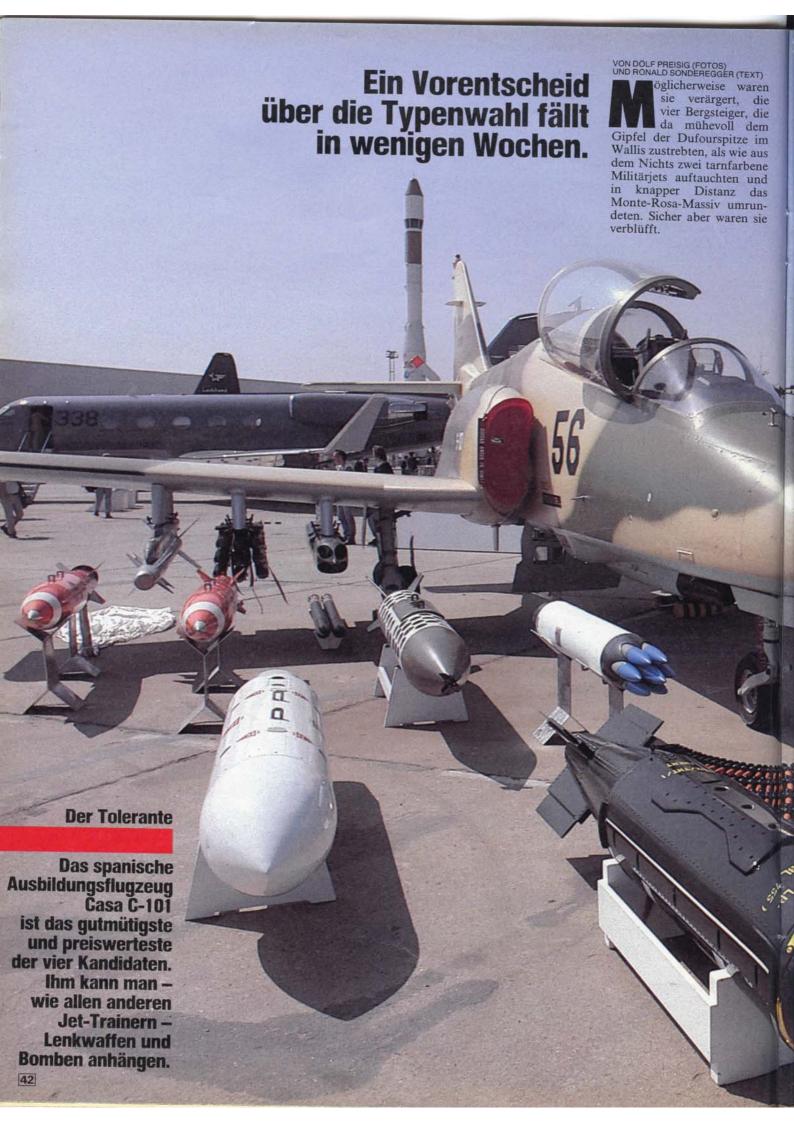
Sekunden nach dem Start auf der Piste eines Militärflugplatzes: Die französische Schulmaschine Alpha Jet gilt als formschönster Düsen-Trainer – aber auch als teuerster.







Der Wendige Ein italienischer Jet-Trainer im Sturzflug zum Lago Maggiore. Das Flugzeug vom Typ Aermacchi MB-339 A ist ideal für die Akrobatikschulung – aber weniger für den Kampfeinsatz.



Denn die Maschinen zeigten das Wappen der italienischen Luftwaffe.

Dieser Ausflug in die Schweiz vergangenen Monat hat freilich symbolische Bedeutung: «Vielleicht», so hofft Ingenieur Franco Ferracini von der Herstellerfirma Aermacchi in Varese, «fliegen demnächst 24 unserer MB-339-Maschinen legal zur Dufourspitze – mit Schweizer Hoheitszeichen,»

Vielleicht. Tatsächlich benötigt die Schweizer Fliegertruppe zur Ablösung ihrer bald vierzig Jahre alten Vampire dringend neue Jet-Schulflugzeuge für die Ausbildung der Piloten. Um den lukrativen Auftrag für diese neuen Trainingsmaschinen ist jetzt ein erbitterter Luftkampf zwischen vier Flugzeugen entbrannt: Neben dem italienischen MB-339 A ist es der spanische Casa C-101, der britische Hawk und der französische Alpha Jet. Immerhin geht es um ein 300-Millionen-Geschäft. Da versteht man, dass mit harten Bandagen gekämpft wird, dass die Franzosen gar politischen Druck auszuüben versuchen.

Für die 300 Millionen wollen die Militärs nicht nur 24 Jet-Trainer samt Bewaffnung, sondern auch Ersatzteile für die gesamte Lebensdauer von rund zwanzig Jahren sowie einen Simulator zur Einsparung von Flugstunden.

Wunsch und Wirklichkeit sind da allerdings nicht dekkungsgleich. Auch wenn die vier Firmen ihre Offerten



peinlich unter Verschluss halten - sicher ist jedenfalls: Für die 300 Millionen Franken sind nur 24 spanische Casa C-101 oder knapp noch italienische MB-339 zu bekommen. Die leistungsfähigeren Hawks und Alpha Jets sprengen den Finanzrahmen. Doch gerade diese zwei Modelle werden von einer starken Lobby in der Flugwaffe favorisiert: Beide lassen sich bewaffnet als Frontmaschinen einsetzen: vom Hawk wird überdies zurzeit ein Kampf-Einsitzer entwickelt.

Wenn aber der Finanzrahmen nicht erhöht wird – und danach sieht es nicht aus – könnten höchstens 16 statt der benötigten 24 Hawks oder Alpha Jets beschafft werden.

Frage: Lässt sich damit eine effiziente Ausbildung unserer Piloten erreichen? Und: Lohnt sich für sechzehn Maschinen eine teure Umschulung von Spezialisten in den Werkstätten des Bundes und eine ebenso teure Beschaffung aller Einrichtungen für die Wartung?

Immerhin versucht die Flugwaffe in Zukunft, das Ausbildungskonzept ökonomischer zu gestalten. Statt einer einzigen Fliegerschule pro Jahr mit entsprechend starker Beanspruchung der Flugzeuge während kurzer Zeit soll die Ausbildung mit den neuen Jet-Trainern übers ganze Jahr verteilt werden. Darin eingeschlossen ist gleichzeitig die Offiziersschule. Das Pilotencorps wird dann nur noch aus Offizieren bestehen.

Zuerst jedoch muss der neue Jet-Trainer bestimmt sein. Zwar wird laut Projektleiter Alfred Lauber in der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) «in den nächsten Wochen» ein Vorentscheid über die Typenwahl fallen, indem zwei der vier Konkurrenten vorzeitig den Luftkampf aufgeben müssen. Doch Namen weiss auch er noch nicht: «Das beschliesst die Rüstungskonferenz.»

Insider nehmen an, dass je ein Vertreter der anspruchsvollen und der schwächeren Modelle im Rennen bleiben. Sie tippen auf den Hawk und den Aermacchi MB-339.

Unterdessen müssen sich unsere jungen Piloten noch mit der englischen Vampire-Schulmaschine auseinandersetzen, auf der schon ihre Väter ausgebildet wurden. «Eine gutmütige Maschine», lobt immerhin Hauptmann Hans Rudolf Beck, Tiger-Pilot und Mitglied des Überwachungsgeschwaders, «ideal für die Schulung des rein Fliegerischen, des Luft- und Erdkampfes. Doch die Instrumentierung für die Blindflug-Ausbildung ist nicht mehr zeitgemäss, und die Leistung ist zu schwach.»

Leistungsschwach war die Vampire schon damals, 1946, als sie als erstes Düsenkampfflugzeug in die Schweiz kam. Die kurz darauf beschafften 130 Mustang – amerikanische Propellermaschinen – flogen nur wenig langsamer.

Die Fliegertruppe erhielt insgesamt 175 Vampire, von denen heute dank spezieller Wartung durch Mechanikerspezialisten noch immer hundert Ein- und Doppelsitzer ihren Dienst als Ausbildungsmaschinen in den Fliegerschulen und als Zielflugzeuge für die Fliegerabwehr leisten.

«In den neunziger Jahren», sagt Werner Glanzmann, Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze, - «müssen die Vampire ausscheiden. Länger können sie keinesfalls flugtüchtig gehalten werden.»

Es ist schon heute eine weltmeisterliche Leistung. Nirgendwo sonst sind fast vierzigjährige Jet-Trainer erfolgreich im Einsatz.

Kommt eine Lizenzfabrikation in der Schweiz?

Die Beschaffung eines Nachfolgers verursacht da weit mehr Probleme. «In Ost und West sind fünfzehn Jet-Schulmaschinen auf dem Markt», klagt Projektleiter Lauber über die Qual der Wahl. Aus Zweckmässigkeitsgründen reduzierte die GRD die Kandidatenzahl auf vier und liess sie in den vergangenen Monaten in einer Vorselektionsphase von je zwei GRD- und Truppenpi-

loten im Herstellerland fliegerisch erproben.

Dazu mussten die Flugzeugbauer umfangreiches Datenmaterial liefern, Kosten nennen und Vorschläge zur möglichen Lizenzfabrikation in der Schweiz unterbreiten. «Zuletzt verlangte die GRD noch die Beantwortung von Dutzenden von Detailfragen bezüglich technischer, logistischer und kommerzieller Aspekte, die achtzehn Bücher füllten», formuliert belustigt der Sprecher einer Flugzeugfirma. «Die Schweizer nehmen es halt genau.»

Zum Glück.

Sturzflüge, Loopings, Rollen über der Isola Bella

Die Ergebnisse dieses aufwendigen Ausleseverfahrens liegen jetzt vor. Und sobald der Entscheid über die zwei Luftkampfsieger feststeht, so Alfred Lauber, «wird je ein Typ zur ausgedehnten technischen und fliegerischen Erprobung für mehrere Monate in die Schweiz geholt».

Unter diesen letzten zwei «ist bestimmt der MB-339», gibt sich Aermacchi-Cheftestpilot Franco Bonazzi, 53, zuversichtlich: «Es ist ein sicheres Flugzeug, pilotenfreundlich und kann Luftund Erdkämpfe realistisch simulieren – ein idealer Trainingsjet für die Schweizer Flugwaffe.»

Franco Bonazzi, Absolvent der harten amerikanischen Testpilotenschule, greift zu seinem Helm. «Beweis gefällig?» Kurzerhand lädt er zusammen mit seinem Testpiloten-Kollegen Riccardo Durione, 45, das SI-Reporterteam zu einem Übungsflug in zwei MB-339 ein. Doppelstart in Varese - nach wenigen Minuten bereits erleben die Sommerfrischler auf der Isola Bella im Lago Maggiore ein Akrobatikprogramm mit Loopings, Rollen, Sturzflügen in Formation.

Dann der Abstecher über die Grenze zum Mattmark-Staudamm, zum Allalin – immer in der Hoffnung, dass die sehr aufmerksamen helvetischen Luftraumüberwacher nicht gleich zwei Mirage-

Für die schon



Ein Vampire-Doppelsitzer nach

...wird zurzeit



Hawk

Hersteller: British Aerospace, Kingston-on-Thames.

Typ: Zweisitziger Jet-Trainer und leichter Abfangjäger.

Erstflug: August 1974.

Daten, Leistungen: Ein RollsRoyce-Triebwerk «Adour» mit
2586 Kilopond Schub.
Höchstgeschwindigkeit 1014
km/h, im Sturzflug Mach 1,1.

Im Einsatz: 175 Schulflugzeuge bei der britischen Royal Air Force und 126 Maschinen in sieben Ländern.

Stärke: Sehr gute Steigleistung (auf 12000 Meter in knapp acht Minuten).

Schwäche: Zielgeräte für die Erd- und Luftkampfschulung nicht auf dem neuesten Stand. Besonderes: Die britische Akrobatikformation «Red Arrows» fliegt Hawk.

bald vierzigjährige Vampire...



der Rückkehr von einem Einsatz: Fünf Mann Bodenpersonal kümmern sich liebevoll um die alte Dame.

it ein Nachfolger gesucht.



Alpha Jet

Hersteller: Dassault-Breguet, Paris (in Zusammenarbeit mit Dornier, BRD).

Typ: Zweisitziger Jet-Trainer und leichtes Erdkampf-/Auf-klärungsflugzeug.

Erstflug: Oktober 1973.

Daten, Leistungen: Zwei Snecma-Turboméca-Triebwerke. Höchstgeschwindigkeit 995 km/h, Einsatzdauer zweieinhalb Stunden.

Stärke: Sicherheitsgefühl für Pilotenschüler dank zwei Triebwerken.

Schwäche: Schlechte Schubleistung, sehr teuer.

Im Einsatz: 175 Schulflugzeuge in Frankreich und 330 Maschinen in neun Ländern.

Besonderes: Die Akrobatikstaffel «Patrouille de France» fliegt Alpha Jets.



Aermacchi MB-339

Hersteller: Aeronautica Macchi, Varese (Italien).

Typ: Zweisitziger Jet-Trainer. Erstflug: August 1976.

Daten, Leistungen: Ein Rolls-Royce-Triebwerk «Viper», Maximalgeschwindigkeit 900 km/h, zwei Stunden Flugdauer ohne Zusatztanks.

Stärke: Kann sehr eng abdrehen, gute Manövrierfähigkeit in den Bergen, ideal für die Akrobatikschulung.

Schwäche: Laut, nur sehr bedingt als Kampfbomber verwendbar.

Im Einsatz: 101 Schulflugzeuge in der italienischen Luftwaffe und insgesamt 55 Maschinen in fünf Ländern.

Besonderes: Die italienische Akrobatikformation «Frecce Tricolori» fliegt Aermacchi.



Casa C-101

Hersteller: Construcciones Aeronáuticas, Madrid.

Typ: Zweisitziger Jet-Trainer.

Erstflug: Juni 1977.

Daten, Leistungen: Ein Garrett-Turbofan-Triebwerk. Maximalgeschwindigkeit 770 km/ h, drei Stunden Flugdauer ohne Zusatztanks.

Stärke: Geräuscharm, niedriger Treibstoffverbrauch.

Schwäche: Kaum als Kampfbomber verwendbar, schlechte Steigleistung.

Im Einsatz: 88 Maschinen als Trainer in der spanischen Flugwaffe und 60 Maschinen in drei Ländern.

Besonderes: Auf eine Flugstunde kommen nur 3,3 Wartungsstunden. (Beim Aermacchi ist das Verhältnis 1:5, beim Alpha Jet 1:6.) Abfangjäger aufsteigen lassen.

Gegen die hätte der Aermacchi keine Chance. Aber auch dessen Konkurrent in der gleichen Leistungsklasse nicht, der spanische Casa C-101. «Es ist ein Jet», meint listig Casa-Testpilot Alfonso de Miguel, 39, «der selbst dann noch funktioniert, wenn der Pilot in der Luft alles falsch macht.»

Ein bisschen übertrieben wohl. Doch auf einem anderthalbstündigen Flug beweist Alfonso de Miguel, wie wendig der Casa C-101 ist, wie sicher er auch heikle Flugmanöver mitmacht. Und vor allem beweist Pilot de Miguel sein fliegerisches Können, als er mit dem Reporter der Schweizer Illustrierten in der Sierra de Guadarrama durch ein enges Tal jagt – gefährlich nahe den Felsen entlang.

Die neuen Jet-Trainer kommen erst 1990

Solche Eskapaden kann sich Major Clive Mitchell mit seinem Hawk nicht leisten. Schliesslich ist er Pilot in der Flugwaffe Ihrer Majestät auf einer Basis in Wales. Doch er demonstriert uns die Klasse und Leistungsfähigkeit dieses fast schallschnellen Schulflugzeugs der Royal Air Force mit einem aussergewöhnlichen Akrobatikprogramm in grossem Tempo an der britischen Atlantikküste.

«Wir wissen, dass wir den Schweizern mit dem Hawk einen ausgezeichneten Jet-Trainer anbieten», erklärt selbstbewusst Verkaufsleiter Michael E. Mendoza von British Aerospace. «Und wir sind auch überzeugt, dass sich die Schweizer Militärpilotenschüler im Hawk höchst wohl fühlen würden.»

Mag sein. Doch die müssen noch einige Zeit darauf warten. Denn der Entscheid über die definitive Typenwahl fällt 1987. Und der erste der neuen Jet-Trainer wird frühestens 1990 in der Fliegerschule in Sion eintreffen.

So lange werden die Vampire wohl fliegen und fliegen und fliegen...