



PRESSESPIEGEL II. 6. 10. 88
REFLETS DE LA PRESSE
RIFLESSI DELLA STAMPA
REFLEX DA LA PRESSA

Ausländische und EMD-Experten zu den Qualitäten der beiden Kampfflugzeuge

Was der F/A-18 Hornisse besser kann
als der F-16 Falke

Schaffhauser Nachrichten
6. 10. 88

Der F/A-18 Hornet sei 15 Prozent teurer, dafür 33 Prozent leistungsfähiger als der F-16 Falcon, hatte das EMD am vergangenen Montagmorgen bekanntgegeben. Der Vertreter des F-16-Konstrukteurs General Dynamics in der Schweiz weigerte sich, diese Angaben zu kommentieren, betont aber, die eigene Maschine hätte in einem Luftkampf mit dem neuesten sowjetischen Kampfflugzeug, der MiG-29 Fulcrum, mehr Chancen als der F/A-18, den Sieg davonzutragen. Im EMD sieht man dies selbstverständlich differenzierter.

Von Roger de Diesbach

(brri) Die in der Nato als Fulcrum (das bedeutet soviel wie «entscheidende Stütze») bezeichnete MiG-29 ist bei den Warschauer-Pakt-Staaten und der indischen Luftwaffe im Einsatz. Sie ist mit Radarsystemen ausgerüstet, die den bodennahen Luftraum abdecken, so dass sie tieffliegende Maschinen oder Marschflugkörper («cruise missiles») aufspüren und vernichten kann. Das hochmoderne Kampfflugzeug ist ein zweistrahliger Einsitzer mit Mach 2,3 Höchstgeschwindigkeit. Zwei MiG-29 waren die unbestrittenen Stars der Luftfahrtschau im britischen Farnborough von Anfang September.

Experten sprechen für den F-16

Ist die MiG-29 weniger als der F/A-18? Als ersten «Zeugen» nennt der enttäuschte Konstrukteur des F-16 die Aussage eines Forschungsbeauftrag-

ten der amerikanischen Marine, Richard Rumpf, vor einer Beschaffungskommission des Repräsentantenhauses: «Der F/A-18 hat im Überschallbereich eine geringere Wendigkeit als die sowjetische Maschine, obwohl er, wenn man die gesamte Bewaffnung in Betracht zieht, der neuen MiG überlegen ist.» Rumpf fügte weiter hinzu, dass der Kampfwert des F-18 in der Version Hornet 2000 durch die Ausrüstung mit Raketen der neuen Generation (Sidewinder oder Amraam) noch gesteigert würde. Diese Bewaffnung sei aber erst nach 1995 vorgesehen.

Der zweite «Zeuge» von General Dynamic ist General Robert D. Eaglet, der Leiter der F-16-Programme in der amerikanischen Air Force: «In Zukunft dürfte nichts dafür sprechen, den F-16 aus dem Markt zu ziehen.» General Eaglet ist der Meinung, dass der F-16 weiter verbessert und mit dem «Agile

Verteiler

- | | | | | | |
|------|-------|---------|-----------------|--------|-----------------------|
| - DC | - RA | - Cm/Ku | - OFK | - GGST | - FAK 1 |
| - E | - AA | - If | - OA | - GA | - FAK 2 |
| - L | - AL | - Mi | - L + T | - GRD | - Geb AK 3 |
| - OP | - FA | - Si | - Tid | - KFLF | - FAK 4 |
| - RZ | - Str | | - Dok D B'Vers | - ZGV | - Bundeskanzlei |
| | | | - Sekr Mil Kom | | - Uebersetzungsdienst |
| | | | - EFK | | - EVED |
| | | | - Kdt Gst Kurse | | |

Schaffhauser Nachrichten 6.10.88

Falcon F-16», dem «gewandten Falken» eine neue Version der Maschine gebaut werden sollte: «Dieses neue Flugzeug dürfte beweglicher und wendiger sein als die neue sowjetische Maschine und das Überleben des F-16 im 21. Jahrhundert sicherstellen.»

F-18 im Unterschallbereich besser

Für Brigadier *Fernand Carrel*, den EMD-Verantwortlichen für das Beschaffungsprojekt «neues Kampfflugzeug», stellen diese beiden – unwidersprochenen – Zeugnisse den Entscheid für den F/A-18 nicht in Frage: Generell gesehen sei die «Hornisse» unbestrittener Meister, wenn es um Operationen im Unterschallbereich gehe, die für den Luftkampf ausschlaggebend seien. Selbst im «Stillstand» würde die Maschine nicht ins Trudeln kommen. Und diese Manövrierbarkeit bei geringer Geschwindigkeit sei heute beim modernen Kampfflugzeug mehr gefragt als immer höhere Spitzengeschwindigkeit. Diese könne durch hochleistungsfähige Radarsysteme und Lenkwaffen mit mittlerer und grosser Reichweite kompensiert werden.

Brigadier Carrel gibt zu, dass der F-16 im Überschallbereich, in der Beschleunigung und im geraden Steigflug besser ist. Dieser Vorteil soll jedoch bei der F/A-18-Version für unsere Flugwaffe durch leistungsfähigere Trieb-

werke als jene der Testmaschinen teilweise kompensiert werden.

F-16 nicht allwettertauglich?

Carrel betont weiter, dass von den mehr als zweitausend F-16, die heute weltweit im Einsatz stünden, kein einziger allwettertauglich und damit in der Lage sei, bei Tag oder Nacht einen Abfangauftrag zu erfüllen. Ausserdem verfüge der F-16 nicht über Lenkwaffen mit Zielsuchradar, die für eine solche Mission unabdingbar sind. Das neue Schweizer Kampfflugzeug müsse zwar in erster Linie ein Abfangjäger sein, aber auch Erdziele bekämpfen können.

Mit seiner heutigen Ausrüstung hätte der F-16 zudem nur geringe Chancen, ein modernes Flugzeug wie die MiG-29 aufzuhalten. In der Grundversion fehle dem F-16, im Gegensatz zum F/A-18, im Cockpit eine Digital-«Landkarte», welche die Topographie, die Luftlage (Freund-Feind-Erkennung), die Fliegerabwehr und andere Bedrohungen anzeige. Der F-16 hätte darum stark «helvetisiert» werden müssen, um den von der Armee gestellten Auftrag erfüllen zu können. Mit der Wahl des F-16 hätte man deshalb nicht absehbare technische Risiken bei der Entwicklung einer geeigneten Version auf sich genommen. Beim F-18 sei das nicht der Fall.