

Das evaluierte neue Kampfflugzeug

Besuch im «Hornissen»-Nest

Hornet, zu deutsch Hornisse, heisst das im vergangenen Frühsommer von der Gruppe für Rüstungsdienste ausgewählte Kampfflugzeug für die Schweizer Flugwaffe. Die F/A-18 Hornet soll die mittlerweile 25 Jahre alt gewordenen Mirage-III-S-Abfangjäger ersetzen.

Für 34 zu beschaffende Hornets hat das eidgenössische Parlament in diesem Jahr drei Milliarden Franken zu bewilligen. So teuer ist ein neues Kampfflugzeug die Schweiz noch nie zu stehen gekommen. Dafür erhält unsere Luftwaffe aber ein Flugzeug, das praktisch allen Wünschen von Flugwaffen-Kommando und Piloten gerecht wird. Gebaut wird die F/A-18-Hornet bei McDonnell Douglas (MCAIR) in St. Louis im US-Bundesstaat Missouri. Gegenwärtig werden dort die meisten Versionen für die amerikanische Flotte, das Marinekorps und die spanische Luftwaffe gebaut. Abgeliefert und im Einsatz sind die F/A-18 für die Luftwaffen Kanadas und Australiens.

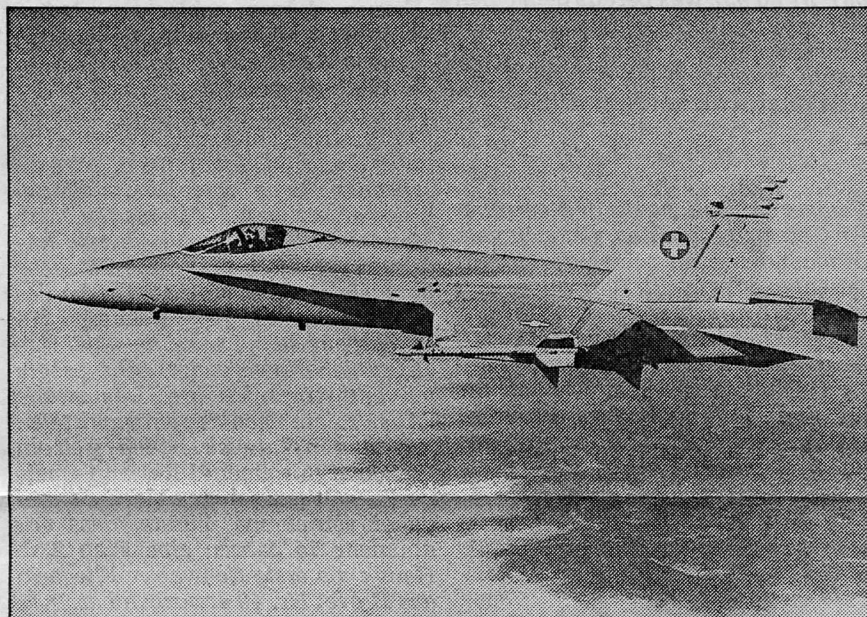
Zu diesem Urteil tragen in erster Linie drei Dinge bei. Die Hornet hat zwei General-Electric-Triebwerke, die den Jet auf maximal Mach 1,7 (1,7fache Schallgeschwindigkeit) beschleunigen und ihm auch beim Ausfall eines Motors grosse Betriebssicherheit verleihen. Weiter verfügt die «Hornisse» über eine elektronische Steuerung, ein sogenanntes «Fly-by-wire-System». Ein Computer interpretiert die Steuerwünsche des Piloten und führt sie entsprechend der Fluglage und der Geschwindigkeit des Flugzeugs aus. So kann der Pilot das Flugzeug nicht überfordern, weil ihm die Elektronik Grenzen setzt. Fällt diese aus, steht dem Flugzeugführer eine konventionelle Steuerung zur Verfügung.

Die F/A-18 verfügt zudem über das im Moment wohl beste Radar, das für Kampfflugzeuge erhältlich ist. Das Hughes-APG-65-Radar kann bis zu zehn gegnerische Flugzeuge aufs Mal verfolgen. Die Reichweite des Geräts ist viel grösser als dasjenige der Mirage. Will der Pilot ein Luftziel mit

nen dereinst die noch in Entwicklung stehenden Luft-Luft-Raketen AM-RAAM (Advanced Medium Range Air-to-Air-Missile) verschossen und gesteuert werden.

Für Nachteinsätze verfügt die F/A-18 über ein Infrarot-Sichtgerät FLIR (Forward Looking InfraRed). Infrarot- oder Radarbild werden dem Piloten wahlweise im sogenannten Head-up-Display (HUD) auf einer leicht verspiegelten Scheibe ins Blickfeld projiziert. Der Pilot muss seinen Kopf nie nach unten auf einen Bildschirm wenden. Das APG-65-Radar kann, und das ist bei der heutigen Bedrohung durch Tiefflieger wichtig, auch nach unten blicken, es hat eine sogenannte Look-down-Fähigkeit. So können extrem tief fliegende Feindflugzeuge von oben erfasst und bekämpft werden. Bei MCAIR ist man stolz darauf, dass die Schweiz die F/A-18 ausgewählt hat. «Noch nie hat eine Luftwaffe dieses Flugzeug so ausgedehnt getestet wie die schweizerische», lobt Charlie Plummer, Programm-Manager für das schweizerische F/A-18-Geschäft. Und vielleicht bekommen unsere Piloten eine noch bessere «Hornisse»: In St. Louis flog bereits ein Prototyp, der dank weiter verbesserter Elektronik voll tauglich für Nachtangriffe ist.

F. Widler



Ab 1994 könnten die ersten F/A-18 das Schweizerkreuz tragen.

Dass die F/A-18 Hornet ein Kampfflugzeug der Superlative ist, unterstreicht MCAIR-Testpilot Dave Desmond. Er war aktiver Pilot im Marinekorps, bevor er zu McDonnell Douglas ging. «Ich habe noch nie einen Jet geflogen, der so leicht zu handhaben und zu beherrschen ist», schwärmt Des-

mond. Zu diesem Urteil tragen in erster Linie drei Dinge bei. Die Hornet hat zwei General-Electric-Triebwerke, die den Jet auf maximal Mach 1,7 (1,7fache Schallgeschwindigkeit) beschleunigen und ihm auch beim Ausfall eines Motors grosse Betriebssicherheit verleihen. Weiter verfügt die «Hornisse» über eine elektronische Steuerung, ein sogenanntes «Fly-by-wire-System». Ein Computer interpretiert die Steuerwünsche des Piloten und führt sie entsprechend der Fluglage und der Geschwindigkeit des Flugzeugs aus. So kann der Pilot das Flugzeug nicht überfordern, weil ihm die Elektronik Grenzen setzt. Fällt diese aus, steht dem Flugzeugführer eine konventionelle Steuerung zur Verfügung.

Der 20-mm-Bordkanone bekämpfen, errechnet das Radar den nötigen Vorhalt. «Jeder Schuss ein Treffer», lobt Testpilot Dave Desmond die Genauigkeit der Elektronik. Sind Erdziele zu bekämpfen, lässt sich das System durch Knopfdruck entsprechend umstellen. Mit dem APG-65-Radar kön-