

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 166 (2000)
Heft: 1

Artikel: Transportflugzeuge in Evaluation
Autor: Ott, Charles
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-66532>

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: 30.03.2025

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

Transportflugzeuge in Evaluation

Aktuell sind in der Schweiz zwei kleine Transportflugzeugtypen in Evaluation. In der letzten Zeit sind immer grössere Transportbedürfnisse für das Militär, aber auch für andere Regierungsstellen entstanden. So wird nun untersucht, ob die bisherigen, oft improvisierten Lösungen genügen oder ob die Schweiz selber Transportflugzeuge beschaffen sollte. Dabei sind nicht nur die operationelle Eignung und Effizienz, sondern auch die Kosten bei Miete, Leasing oder bei Kauf während der erwarteten Lebensdauer der Systeme von 20 bis 25 Jahren abzuklären.

Die Schweiz verfügte von 1939 bis 1982 über 3 Ju-52. Die heutige Transportkapazität der Schweizer Luftwaffe ist **zu gering und zu teuer** geworden, da die kleinen Transportflugzeuge PC-6 und Super-Puma-Heli nicht für die anfallenden grossen Volumina und grössere Distanzen geeignet sind. Die meisten Anlassfälle ergeben sich meist plötzlich, so dass rasche und flexible Transportmöglichkeiten nötig sind. Diese sind aber während internationalen Krisenlagen nicht leicht zu finden, da der militärische Transportpool in Europa klein ist und zivile Lufttransporte erfahrungsgemäss nur mit vielen Auflagen und spürbarem Zeitverzug erhältlich sind.

Vielseitiger Aufgabenkatalog

Im Lauf der letzten 10 Jahre hat sich der Bedarf an Transportkapazitäten über Distanzen von oft mehr als 1000 km stark erhöht. So nahmen sichtbar zu:

- Flüge zur Hilfe in Katastrophen, wo rasche Hilfe die beste ist.
- Flüge zur Rettung von Menschen in Notlagen, z.B. Erdbeben, Überschwemmungen.
- Sanitätstransporte (mit Patienten) bei Grosskatastrophen.
- Flüge zugunsten von (internat.) Organisationen wie OSZE, IKRK, RKF, SKH.
- Transporte von Truppen und Material zur Nutzung besserer Ausbildungs- und Trainingshilfen im Ausland (z. B. Luftwaffe, MLT, Pilotenschulen usw.).
- Transporte von Truppen zur Unterstützung friedensfördernder Massnahmen im Ausland resp. Rücktransport nach Hause.
- Logistische Unterstützung von militärischen Verbänden im Ausland.
- Logistische Transporte nach/von ausländischen Depot-/Unterhaltsbasen für Reparaturen und Grossunterhalt.
- Transporte von Bau- und Ersatzteilen von ausländischen Herstellern.
- Transport von Personal und Geräten für Versuche im Ausland.
- Transporte von klassifizierten Systemen vom Hersteller in die Schweiz.
- Personen- und Materialtransporte für andere Departemente.
- Evakuierung von Bürgern aus Krisengebieten.

■ Transporte für schweizerische Hilfswerke (NGOs).

■ Zusätzliche Bedürfnisse, welche gelegentlich auftreten:

- Versorgung aus der Luft (Nahrungsmittel, Wasser, Brennstoff)
- Bekämpfung von Grossbränden

Vorteile militärischer Transportmittel

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass militärische Transportmittel vorteilhafter sind, da **nur sie:**

- in gefährdeten Einsatzräumen operieren können
- über autonome und flexible Logistik verfügen
- sofortige Unterstützung im Krisenraum offerieren können, z.B. auch durch rasche Evakuierung von Personen und Truppen.
- keine logistischen Probleme für gewisse

C-27J SPARTAN.

Einsatzräume haben und über die nötige **Interoperabilität** mit fremden militärischen Flugoperationen verfügen

■ Versorgung aus der Luft (Material, Fallschirmhelfer) und

■ taktische Aufklärung, Verbindungsrelais, Information Warfare bieten

■ **keine Versicherungsprobleme** aufweisen

■ fehlende gesicherte Versorgungsachsen (Bahn, Strassen, Schiffe) rasch ersetzen können.

Diese Vorteile verschaffen der Schweizer Regierung und dem Generalstab somit **grössere Handlungsfreiheit, mehr Flexibilität und raschere Reaktionsmöglichkeit** als zivile Transportmittel.

Es ist daher nicht erstaunlich, dass **alle modernen Armeen in Europa über eigene taktische Transportflugzeuge verfügen**, so Belgien 10 C-130 Hercules, 3 BAe-748, Dänemark 3 C-130, Deutschland 84 C-160 Transall, Frankreich 14 C-130, 67 C-160, Finnland 2 F-27, Niederlande 2 C-130, 4 Fokker 60, Italien 30 C-130 und einige G.222, Norwegen 6 C-130, Schweden 8 C-130, Portugal 6 C-130, Spanien 7 C-130 und 52 CASA-212.

Schweizerischer Bedarf

In den nächsten Jahren rechnet der Schweizer Generalstab mit einem Bedarf an Transportflugzeugen mit einer Zula-



dung von über 3 Tonnen über Distanzen von 1000 bis 2500 km. Das total benötigte Transportvolumen wird auf 100 bis 400 m³ sowie 30 bis 80 Tonnen oder maximal 150 Passagiere (pro Flug) geschätzt.

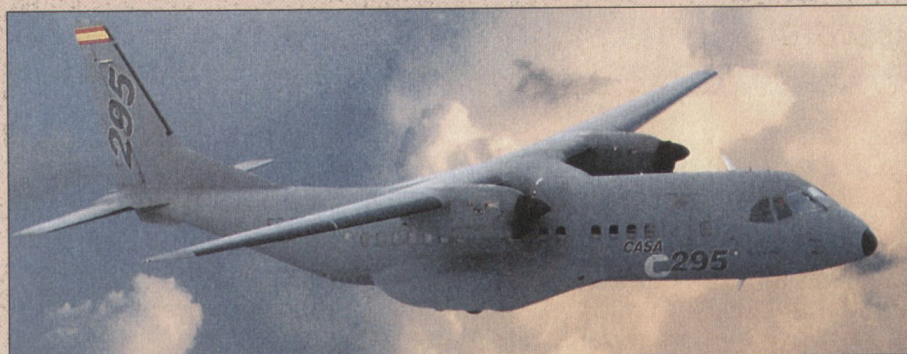
Bisheriger Aufwand

In den Jahren 1996 bis 1998 fielen, ohne Einsätze mit Jets und Helikoptern, Kosten für **über 12 Mio. SFr.** an. Dazu kamen für die kürzliche Operation «ALBA» in vier Monaten **weitere 4 Mio. SFr.**, was einem Flugstundenpreis von 4900 Franken entspricht (verglichen mit der Super-Puma-Flugstunde von 6500 Franken).

Evaluation von CASA C-295 und Spartan C-27 J

In der gesuchten Transportflugzeugkategorie «kleine bis mittlere» militärische Transportflugzeuge sind zwei Typen zu evaluieren, d. h. der C-295 des spanischen Herstellers CASA sowie der C-27 J Spartan der italienisch-amerikanischen Herstellergruppe Alenia, Lockheed + Martin.

CASA C-295 M: Sie wird seit 1997 als Weiterentwicklung des kleineren C-235, welcher zivil und militärisch mit über 230 Flugzeugen im Einsatz steht, erprobt. Seine P + W Canada Turboprop-Triebwerke mit 6-Blatt-Propeller entwickeln 2920 PS und



CASA C-295.

erlauben ein maximales Start- und Landegewicht von 23 200 kg. Dies bei einer Zuladung von 9,7 t und einer Brennstoffkapazität von 7650 l.

Der bewährte Hochdecker kann in seinem geräumigen Rumpf von 2,7 m Breite und 2,37 m Höhe 69 voll ausgerüstete Soldaten oder 48 Fallschirmspringer oder 27 Bahren oder 4 bis 5 Standardpaletten zu je max. 2270 kg oder 3 kleine Fahrzeuge, Typ Land Rover, transportieren.

Die Überführungsreichweite beträgt 4500 km, die Reichweite mit voller Zuladung 1380 km.

Das Flugzeug kann auf kurzen sowie Behelfspisten operieren und benötigt für den Start 800 m, für die Landung 500 m.

Das 2-Mann-Cockpit ist sehr übersichtlich mit moderner Avionik und «Glas-Cockpit» sowie mit einer konventionellen Steuersäule ausgerüstet.

Der Aufgabenkatalog des Herstellers umfasst für den C-295 als taktisches Flugsystem Personen- und Materialtransporte, Sanitäts- und Fahrzeugtransporte aller Art und schliesst an die Erfahrungen mit dem bekannten C-235 an. Der C-295 steht zurzeit in der Zertifizierungsphase und hat eine grosse Interessentenliste.

Spartan C-27 J: Er ist der kleine Bruder des tausendfach bewährten, seit 43 Jahren immer wieder mit verbesserten Versionen in Betrieb stehenden C-130 Hercules. Für den zurzeit in Erprobung stehenden Transporter wurden möglichst viele Elemente, Systeme und Geräte des C-130 verwendet und darauf geachtet, dass der neue taktische Transporter auch für zivile Zwecke eingesetzt werden kann. Als Gemeinschaftsentwicklung des italienischen Herstellers «Alenia» mit den amerikanischen Lockheed + Martin, mit dem Kürzel LMATTS verwendet der Transporter zwei starke Turboprop-Triebwerke aus der gleichen Familie wie der C-130 und der SAAB-2000, 2 Allison mit je 4630 PS. Das Flugzeug wurde aus dem Rumpf des G.222, von welchem 100 Flugzeuge im Einsatz stehen, sowie aus dem C-130 abgeleitet und weist ein maximales Start- und Landegewicht von 31 800 kg auf.

Es kann eine Zuladung von 10 t bei einer Brennstoffkapazität von 12 070 l aufnehmen. Der Hochdecker transportiert in seinem fast quadratischen Rumpfquerschnitt von 2,45 m Breite und 2,6 m Höhe 63 ausgerüstete Soldaten oder 46 Fall-

schirmspringer oder 3 Paletten von je 4630 kg oder 36 Bahnen oder 2 Fahrzeuge (Typ Land Rover oder Mowag Eagle).

Seine Überführungsreichweite beträgt 5920 km, die Reichweite bei voller Zuladung 2150 km.

Der als militärisch-taktisches Flugzeug gebaute C-27 J kann auf kurzer oder Behelfspiste operieren, mit Start auf 525 m, die Landung auf 375 m. Das Flugzeug kann **bei geöffneter Heckklappe** Fracht abwerfen, auch aus seitlichen Toren **Fallschirmhelfer/-aufklärer** absetzen oder im Tiefflüger **Fracht extrahieren**.

Die **Be- und Entladung** wird dank der Heckrampe und der möglichen Neigung des Rumpfs nach hinten wesentlich vereinfacht und beschleunigt. Auch die vielen Gemeinsamkeiten mit der C-130 erhöhen die Produktivität des C-27 J. Das Flugzeug ist mit einem 2-Mann-Glascockpit und moderner Avionik sowie mit konventioneller Steuersäule ausgerüstet.

Der C-27 J verfügt als militärisches Gerät auch über ein Selbstschutzsystem gegen feindliche Flugzeuge und Lenk Waffen.

Die vom Hersteller des Mehrzweck- und STOL-Flugzeugs anvisierten Aufgaben sind:

- internationale Peace-Keeping-Missionen mit Soldaten und Fahrzeugen/Material
- humanitäre Hilfeinsätze, Such- und Rettungsflüge sowie Sanitätstransporte
- Air Drop von Material und/oder Fallschirmspringern
- ferner: Feuerlösch- und Sprüheinsätze, Schleppflüge, Luftraumüberwachungs-, Foto- und Aufklärungseinsätze.

Das in Turin gebaute Flugzeug soll Ende 2000 die zivile, Anfang 2001 die militärische Zertifizierung erhalten, es verfügt schon über 10 feste Bestellungen von Italien, weitere vier Länder interessieren sich dafür. ■



Charles Ott,
Oberst iGst,
Sicherheitspolitischer
Berater der ASMZ.