

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 65 (1990)

Heft: 9

Artikel: Die Schweizer Flugwaffe stellt bei der Pilotenschulung von "Vampire" auf "Hawk" um

Autor: Knuchel, Franz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715137>

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

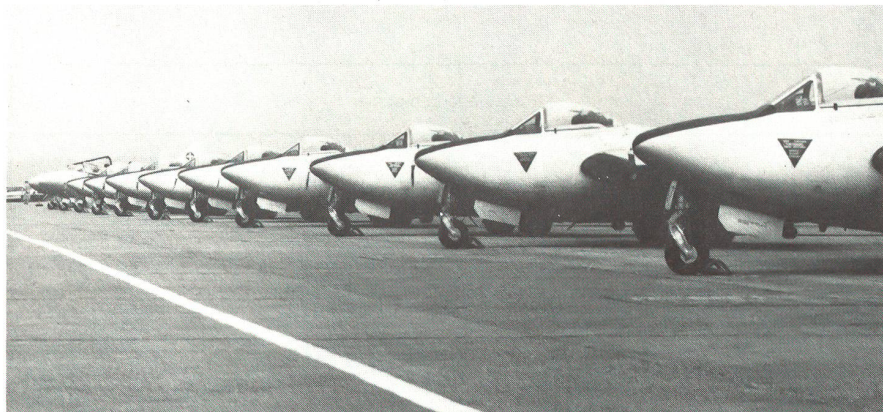
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Die Schweizer Flugwaffe stellt bei der Pilotenschulung von «Vampire» auf «Hawk» um

Von Wm Franz Knuchel, Jegenstorf



Die alten Vampires (im Bild) werden bei der Pilotenschulung durch den modernen Hawk ersetzt. Einige davon werden nun in Luftfahrtmuseen landen, die anderen können von Interessenten zum Liquidationspreis von 12 000 bis 20 000 Franken erworben werden.

Abschied vom Düsenveteran «Vampire»

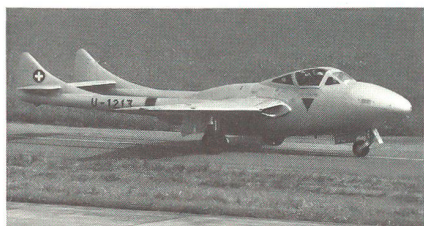
Das Kommando der FF-Truppen sowie zahlreiche aktive und ehemalige Piloten nahmen am 12. Juni 1990 auf dem Militärflugplatz Emmen offiziell Abschied vom legendären Vampire.

Nach über vierzigjährigem Einsatz werden die ältesten Düsenflugzeuge der Schweizer Flugwaffe ausgemustert.

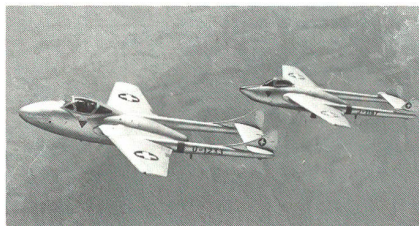
Anfänglich wurde der «Vämpi» als Jäger, dann als Erdkämpfer, später als Ausbildungs-trainer und als Zielflugzeug für die Flab eingesetzt. Die Gesamtflugeleistungen sind beachtlich, wurden doch auf den einsitzigen DH-100 bei rund 390 000 Flügen 220 000 Flugstunden und mit den zweiseitigen DH-115 bei rund 139 000 Flügen 68 000 Flugstunden erbracht. Seit 40 Jahren hat jeder spätere Kampfpilot der Schweizer Flugwaffe die ersten 100 bis 200 Jet-Flugstunden auf dem Vampire absolviert.

In den vergangenen Monaten haben die Pilotenschüler nun letztmals die Jet-Grundausbildung auf dem Düsenveteran erhalten, termingerecht wird ab diesem Sommer die Pilotenschulung auf dem neuen Jet-Trainer Hawk MK 66 erfolgen. Einige Vampire-Zielflugzeuge werden noch bis Ende Jahr im Einsatz bleiben.

Der Vampire hat in der Schweizer Luftfahrt das Düsenzeitalter eröffnet, hat unserer Armee wertvolle Dienste geleistet und ein gros-



Die in Fliegerkreisen begehrten zweiseitigen Vampire DH-115 werden im März 1991 in Sion versteigert.

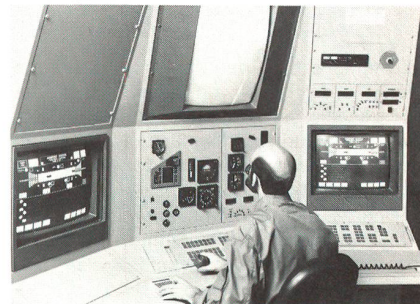


Vampire-Trainer DH-115 (vorne) und Vampire DH-100 (hinten) im Verbandsflug über der Schweiz. (Foto vom Militärflugdienst Dübendorf)

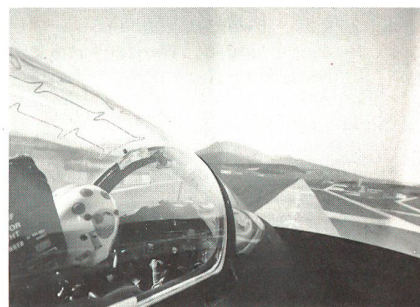
ses Stück Schweizer Militärluggeschichte geschrieben. Die Erinnerungen an dieses Flugzeug werden sicher noch lange weiterleben.

Übergabe des Hawk-Simulators

Der hochmoderne Hawk-Simulator (Hersteller Rediffusion), der 1987 zusammen mit den 20 Hawk-Jet-Schulflugzeugen vom Parlament bewilligt wurde, konnte ebenfalls am 12. Juni 1990 in Emmen von der Fliegertruppe übernommen werden. Bereits am 31. Januar dieses Jahres wurde das erste Flugzeug Hawk MK 66 der Schweizer Flugwaffe übergeben (siehe «Schweizer Soldat» Nr 4, S 20). Die Inbetriebnahme des Hawk-Flugsimulators wird zu einer erheblichen Einsparung an Ausbildungszeit im Flugzeug führen. Dank Anwendung weltweit neuester Technologie, insbesondere was die Aussenweltdarstellung betrifft, wird eine wirklichkeitsnahe Schulung von grosser Ausbildungswirksamkeit ermöglicht. So können Flugsequenzen aus dem ganzen Einsatzspektrum in beliebiger Folge und Anzahl drillmässig eingeübt und später im Flug nachvollzogen werden. Die besonders lärmintensiven Übungen wie Start- und Landeübungen lassen sich damit auf rund die Hälfte reduzieren. Auch das Verhalten im Falle von technischen Pannen, von denen ein



Der Fluglehrer überwacht den Pilotenschüler von der Instruktorstation aus, die sich ausserhalb des Simulator-Kugeldoms befindet. (Fotodienst Emmen)



Das Cockpit des Hawk-Simulators entspricht bis ins letzte Detail dem Original. Der Pilotenschüler arbeitet darin voll ausgerüstet mit Fliegerkombi, Anti-g-Anzug, Sauerstoffmaske und Helm. (Fotodienst Emmen)

grosser Teil im Flug gar nie geübt werden kann, weil das Risiko zu gross wäre, kann im Simulator intensiv trainiert werden, womit ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit geleistet wird.

Die Einführung dieser Ausbildungsanlagen und der neuen Hawk-Trainingsflugzeuge ermöglicht nun der Schweizer Flugwaffe, die angehenden Militärpiloten effizient, kostengünstig und umweltschonend zu schulen. ❏

Abhängig von französischen Kernkraftwerken?

Dass wir jetzt und in absehbarer Zukunft über genügend Strom verfügen, ist nur möglich, weil wir uns bereits heute stark auf Stromimporte aus französischen Kernkraftwerken abstützen können. Das Produktionsrisiko, das manche fürchten, würde deshalb bei einem Verzicht auf schweizerische Kernkraftwerke nicht aufgehoben. Es würde nur ins nahe Ausland verlagert. Zudem kann niemals ausgeschlossen werden, dass auch im Ausland Engpässe in der Stromerzeugung eintreten. Vielleicht werden dann dort andere Prioritäten gesetzt, als Strom in die Schweiz zu liefern. DHe