



Hawk 100 der Luftwaffe von Abu Dhabi im Einsatz für das Lead-in-Fighter-Training und die Ausbildung der Navigatoren und Waffensystemoffiziere

Bereits 1964 machte sich die Royal Air Force Gedanken über ein neues Schulflugzeug. Im Oktober 1970 veröffentlichte das Ministry of Defence (MoD) ein Pflichtenheft, in dem Forderungen für das neue Schulflugzeug festgehalten waren. An der Ausschreibung beteiligte sich außer der British Aircraft Corporation (BAC) mit der P.59 auch Hawker Siddeley, wo bereits seit 1968 an einem Entwurf für ein Schulflugzeug mit einem Rolls-Royce Viper Strahltriebwerk unter der Projektbezeichnung P.1182 (später HS.1182) gearbeitet wurde. Die Entscheidung fiel im Oktober 1971 zu Gunsten der HS.1182.

INFO

► Die Hawk wurde als Nachfolgemodell der BAC Jet Provost und Hawker Siddeley Gnat für die Fortgeschrittenenausbildung bei der RAF entwickelt. Auch das englische Kunstflugteam, die Red Arrows, fliegen die Hawk. Neuste Version ist die Hawk Mk.120 mit voll digitalisiertem Cockpit.

METRISCHES MASS-SYSTEM

Man entschied sich für den Einbau des Rolls-Royce/Turboméca Adour Mk.151 Mantelstromtriebwerks, wie es auch in der SEPECAT/BAe Jaguar eingesetzt wird. Die Hawk ist das erste britische Flugzeug, das nach dem metrischen Maßsystem konstruiert wurde. Das Tandem-Cockpit ist in der Höhe versetzt und mit Martin-Baker Mk.10B Zero-Zero Schleudersitz ausgerüstet. Für die Besatzung ist eine Doppelsteuerung vorhanden. Die Tragflügel sind aus einem Stück gefertigt und verfügen über Integraltanks mit einem Fassungsvermögen von 836 Litern Treibstoff. Für das Waffentraining und Erdkampfeinsätze steht ein Behälter mit einer 30-mm-Aden-Kanone zur Verfügung, der als Rüstsatz an der zentralen Rumpfstation mitgeführt werden kann. An fünf Außenstationen kann die Hawk bis zu 2.270 kg mitführen. Die Hauptstruktur

ist auf eine Einsatzdauer von 6.000 Stunden unter von der RAF genau festgelegten Bedingungen ausgelegt.

Anstelle eines Prototyps wurde nur ein Vorserienflugzeug gebaut. Diese Maschine (XX154) hatte am 12. August 1974 in Dunsfold ihren Roll-out. Im März 1972 bestellte die RAF 175 Hawk T.Mk1. Die ersten fünf Hawk T.Mk.1 aus der Serie wurden für die Flugerprobung abgestellt. Die beiden ersten Serienflugzeuge flogen erstmals am 22. April 1975 und am 19. Mai 1975. Die zweite Hawk (XX156) erhielt den Anstrich der Royal Air Force. Sie diente der **Tropenerprobung** und unternahm in diesem Zusammenhang im mittleren Osten im Juni 1975 eine Demonstrationstour, wobei sie auch in **Ägypten** vorgeführt wurde.

Während der Erprobung kam es zu einigen Änderungen und Überarbeitungen an der Zelle. Zur Verbesserung des Überziehverhaltens wurden an den Tragflächen Grenzschichtzäune ange-

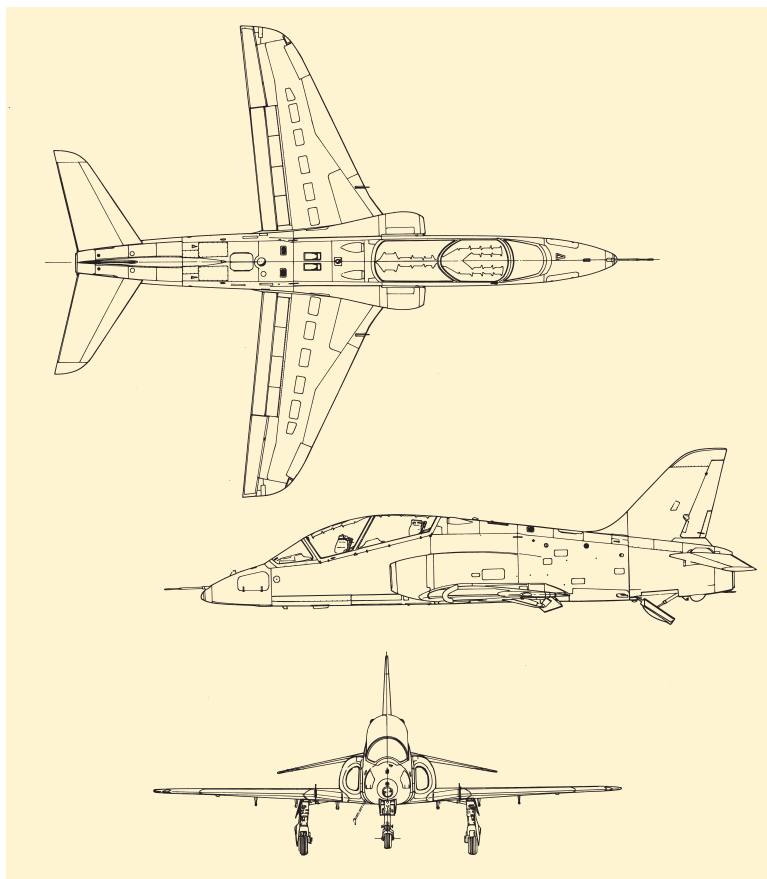
bracht, die beiden Luftteinläufe weiter nach unten verlegt und das Pendel-Höhenruder mit einer negativen V-Stellung von 19 Grad versehen.

Zwei Hawk T.Mk.1 (XX159 und XX160) wurden beim **Aircraft & Armament Experimental Establishment (A&AEE)** in Boscombe Down unter Einsatzbedingungen getestet und dienten der Musterzulassung. Anfang 1976 befanden sich insgesamt sechs Hawks in der Mustererprobung. Im November 1976 konnten die ersten vier Einsatzmaschinen an die No. 4 FTS in RAF Valley ausgeliefert werden.

Im November 1981 entschied sich die **US Navy**, die auf der Hawk Mk.60 basierende T-45A Goshawk als neuen Trainer zu bestellen. **Finnland**, **Indonesien** und **Kenia** stellte die Hawk Mk.50 in Dienst. Hawk Mk.60 mit dem leistungsstärkeren Adour Mk.861 Triebwerk mit 25,40 kN Schub wurden nach **Abu Dhabi**, **Dubai**, **Kuwait**, **Saudi-Arabien**,



Die Hawk Mk 203 wird von den Luftstreitkräften des Oman als leichtes Erdkampfflugzeug eingesetzt.



Südkorea, in die Schweiz und nach Simbabwe geliefert.

SIDEWINDER-BEWAFNUNG

Um die Hawk in ihrer Rolle als Waffen-trainer aufzuwerten, wurden 88 Flugzeuge zwischen Januar 1983 und Mai 1986 modifiziert. Diese Maschinen

können nun an Aufhängepunkten unter den Tragflächen zwei AIM-9L Sidewinder mitführen. Die neue Bezeichnung lautet Hawk T.Mk.1A.

Die Hawk 100 ist eine weiterentwickelte Variante des Basis- und Fortgeschrittenentrainers für den Export. Eine umgebaute Versuchsmaschine der Hawk 100 flog erstmals im Oktober 1987 und

die erste Vorserienmaschine folgte am 29. Februar 1992. Die als Lead-in-Fighter-Trainer (LIFT) bezeichnete Ausführung weist besonders im Bereich der Avionik erhebliche Verbesserungen auf. Von der LIFT-Version bestellte die RAAF (Royal Australian Air Force) 33 Hawk 100. Der Erstflug erfolgte 1998. Damit die Piloten ohne Probleme auf die F/A-18 Hornet und die F-111 der RAAF umsteigen können, wird das Cockpit mit zwei farbigen Multifunktionsdisplays für Navigation, Flugführung, Systemstatus und Waffenstatus ausgerüstet und das Head-Up-Display mit zusätzliche Betriebsarten aufgewertet.

Die Hawk 200 ist ein einsitziges leichtes Erdkampfflugzeug, mit dessen Bau British Aerospace 1985 begann. Der Prototyp flog zum ersten Mal am 19. Mai 1986. Abgesehen vom Cockpit ist sie mit der Hawk Mk.60 Version identisch. 80 Prozent aller Bauteile der Hawk 100 und 200 sind gleich. Zur Ausrüstung gehören eine Inertial-Navigationsanlage, ein Laser-Entfernungsmesser, dazu ein computergesteuertes Feuerleitgerät, ein Infrarotsystem und ein Ferranti Blue-Fox-Radar. Als fest eingebaute Bewaffnung verfügt die Hawk 200 über zwei 30-mm-Aden-Kanonen. Ein Vorführflugzeug, das mit einem Westinghouse APG-66H Mehrzweckradar ausgerüstet ist, fliegt seit dem 13. Februar 1992.

Diese Version erhielten Indonesien, Malaysia und Oman.

Seit Mitte August 2002 fliegt die Hawk Mk.120 mit voll digitalisiertem

Cockpit und Adour 951-Triebwerken. Die erste von DENE Aviation in Südafrika montierte Hawk Mk.120 absolvierte am 13. Januar 2005 ihren Erstflug.

Anfang 2005 bestellte Großbritannien 20 Hawk Mk.128. Insgesamt sind ohne die T-45 über 600 Maschinen aller Versionen für 19 Luftwaffen bestellt worden. ■

TECHNISCHE DATEN

Hersteller: British Aerospace Großbritannien

Verwendung: Schulflugzeug und taktisches Mehrzweck-Kampfflugzeug

Besatzung: 2

Triebwerk: Ein Mantelstromtriebwerk Rolls-Royce/Turbomeca Adour Mk 861 mit 25,4 kN (2.586 kp) Standschub

Abmessungen und Leistungen:

Länge (ohne Staurohr): 11,17 m

Höhe: 3,99 m

Spannweite: 9,39 m

Flügelfläche: 16,69 m²

Rüstmasse: 3.636 kg

maximale Startmasse: 8.568 kg

Höchstgeschwindigkeit ohne

Außenlasten: 1.038 km/h

Einsatzradius

– mit 2.567 kg Waffenlast: 556 km

– mit 1.361 kg Waffenlast: 1.039 km

Anfangssteiggeschwindigkeit: 59,95 m/sek

Dienstgipfelhöhe: 15.240 m

Bewaffnung: Mittelrumpfbehälter für 30-mm-Aden-Kanone oder ein Sea Eagle Schiffsbekämpfungsmarschflugkörper und bis zu 680 kg Übungsbomben, AIM-9L Luft-Luft-Lenkflugkörper, maximale Waffenlast bis 3.084 kg an vier Waffenstationen unter den Flügeln

Erstflug: 21. August 1974