

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 145 (1979)

Heft: 9

Rubrik: International

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

International

Niederlande

Die Niederlande entscheiden sich für den Leopard 2

Der niederländische Ministerrat hat sich am 2. März 1979 entschlossen, dem Parlament in Den Haag zur Ablösung veralteter Centurion-Panzer die Beschaffung von 445 Kampfpanzern Leopard 2 vorzuschlagen.

Dieser Beschluss erfolgte nach einer sehr sorgfältig durchgeföhrten Untersuchung des Kampfpanzerangebotes. Zuletzt galt es dabei, zwischen dem US-Panzer XM-1 und dem deutschen Leopard 2 zu entscheiden.

Die Bundesregierung hatte schon vor einiger Zeit entschieden, 1800 Leopard 2 zu beschaffen, so dass sich das Produktionsvolumen nun auf 2245 Fahrzeuge erhöhen wird.

Die niederländische Industrie wird an der Produktion von Teilen und Komponenten in Höhe von 60 % des niederländischen Auftragswertes beteiligt. Ein gutes Beispiel industrieller Zusammenarbeit zur vernünftigen Auslastung vorhandener Fertigungskapazitäten. Diese Zusammenarbeit hat sich bei den niederländischen Aufträgen für den Kampfpanzer Leopard 1 und den Flakpanzer CA-1 bereits bewährt.

Darüber hinaus erhält die niederländische Industrie im Rahmen eines wirtschaftlichen Ausgleichs Exportmöglichkeiten für Produkte, die nicht unmittelbar mit dem Leopard-2-Auftrag zusammenhängen und damit die Chance, Absatzmärkte auch längerfristig zu erschliessen.

Der Beschluss der niederländischen Regierung ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Waffenstandardisierung innerhalb der Nato mit weitreichenden positiven, logistischen Konsequenzen. Es ist nicht auszuschliessen, dass sich hier nunmehr eine ähnliche Entwicklung anbahnt, wie bei der Beschaffung des Kampfpanzers Leopard 1, der bisher von Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Italien, Dänemark, Norwegen, Kanada und Australien mit insgesamt 4441 Fahrzeugen beschafft wurde.

Der niederländische Auftrag wird gleichzeitig mit der deutschen Beschaffung abgewickelt. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt in den Jahren 1981 bis 1986.

Der Beschaffungspreis orientiert sich am Preis für die deutschen Fahrzeuge. Er liegt unter Berücksichtigung von Mehrkosten, die durch die Fertigungsverlagerung in die Niederlande entstehen, bei rund 2,8 Millio-

nen DM pro Leopard 2, ohne Kosten für die peripheren Kosten des Waffensystems.

jst

Nach zuverlässigen Informationen bedauert Bourges, dass ihm lange keine deutsche Einladung zugegangen ist.

Die gemeinsame deutsch-französische Rüstungsproduktion als unumgängliche Voraussetzung für eine breitere europäische Zusammenarbeit ist für Frankreich zur Notwendigkeit geworden. Die Unabhängigkeit der Rüstungseinföhr ist eine wesentliche Voraussetzung der selbständigen nationalen französischen Verteidigungspolitik. Der französische Bedarf reicht jedoch für eine rationelle Serienfertigung nicht aus. Er rechtfertigt auch nicht die hohen Entwicklungskosten für moderne Waffen. Bisher konnte durch einen starken Export der erforderliche Ausgleich geschaffen werden. Auf die Dauer will sich Frankreich nicht auf die unsicheren Auslandsmärkte verlassen. Die einzige Lösung ist die europäische Gemeinschaftsproduktion, die gleichzeitig zu einer Verringerung des Konkurrenzdruckes im Export beiträgt und die europäische Gruppe gegenüber den Amerikanern widerstandsfähiger macht.

Die schon seit einiger Zeit unternommenen Studien für einen gemeinsamen neuen deutsch-französischen Panzer sind zu ersten befriedigenden Ergebnissen gelangt. Es besteht für die Definition dieses Panzers weitgehende Übereinstimmung. Jetzt kann mit der Ausarbeitung des Prototyps auf dem Papier begonnen werden, bevor man sich über die Arbeitsteilung Gedanken macht. Die britische Beteiligung war von Anfang an fraglich. Vor kurzem ist eine endgültige Absage eingetroffen. Sie wird kaum bedauert, da die industrielle Zusammenarbeit mit Grossbritannien sowohl schwierig wie kostspielig ist. Vorläufig noch mit britischer Beteiligung sind ferner Erwägungen im Gange über ein gemeinsames Kampfflugzeug. Auch in diesem Falle haben Bonn und Paris die feste Absicht, zu einem positiven Ergebnis zu gelangen. Die in jüngster Zeit von deutscher Seite aus getätigten Bedenken hinsichtlich des Schleudersitzes und der Leistungsfähigkeit der Reaktoren des gemeinsamen deutsch-französischen Schulungs- und Einsatzflugzeuges Alpha-Jet werden in Paris nicht sehr tragisch genommen. Der Schleudersitz wird den Anforderungen der französischen Version des Schulungsflugzeuges gerecht, kann jedoch für die deutsche Version des Einsatzflugzeuges ohne Schwierigkeiten geändert werden. Man hält es ferner für ausgeschlossen, dass die Stosskraft der Reaktoren zu gering ist. Schliesslich wurden die Prototypen jahrelang in beiden Ländern erprobt, ohne dass irgendwelche Beschwerden geäussert wurden. Man vermutet, dass sich hinter diesen Alarmmeldungen, wie schon bei früheren Gelegenheiten, die amerikanische oder britische Konkurrenz befindet. Zuständige französische Stellen halten inzwischen den Grossauftrag aus Ägypten von über 200 Alpha-Jet für so gut wie gesichert.

Problemlos ist die deutsch-französische Gemeinschaftsproduktion der Flugzeug- und Panzerabwehraketten Roland, Hot und Milan. Für das recht aktive Exportgeschäft ist die Gesellschaft französischen Rechtes Euromissile (mit 50%iger deutscher Beteiligung) zuständig.

jst

Schweden

Schweden verzichtet auf eine Flugzeug-Neuentwicklung

Die schwedische Regierung hat beschlossen, auf die Weiterführung des Projektes eines leichten Erdkampfflugzeuges (B3LA bzw. SK 38, siehe ASMZ 12/78) zu verzichten. Dagegen werden jedoch die weiteren Studien für eine neue Version des Viggen (A20) oder die Kampfkraftsteigerung des Viggen für den Erdkampf fortgesetzt. Der Entschluss ist darauf zurückzuföhren, dass Schweden wohl gewillt ist, der eigenen Flugzeugindustrie eine gewisse Entwicklungskapazität zu erhalten, sich indessen ausserstande sieht, Neukonzepte im bisherigen Mass weiter zu finanzieren. pb

USA

Präsident Carter lässt Sprengkopf für die Neutronenwaffe bauen

Der US-Präsident hat den Bau weiterer Teile der Neutronenwaffe angeordnet. Nunmehr sollen die atomaren Sprengkörper für die Lance-Rakete und für die Haubitze 203 mm gebaut werden. Die Lance hat eine Reichweite von 110km, die Haubitzen von 16km. Ein erster Schritt zur Einföhrung der Neutronenwaffe war bereits im April letzten Jahres unternommen worden. Damals hat Präsident Carter die Modernisierung der Einsatzmittel für die Waffe angeordnet.

Den letzten Schritt, die Einföhrung der Waffe bei der Truppe in Europa, behält sich der Präsident vor.

jst

International

Deutsch-französische Rüstungsproduktion

Fortschritte der gemeinsamen deutsch-französischen Rüstungsproduktion werden von der französischen Seite stark herausgestellt. Dies folgt aller Wahrscheinlichkeit auf Anweisung des Staatspräsidenten, der möglichst zahlreiche Kontakte der Generalstabschefs wünscht. Schon zweimal hatten die französischen Gesprächspartner ihre deutschen Kameraden wissen lassen, dass die vereinbarten Daten aufrechterhalten werden sollten, selbst wenn inzwischen ein Personenwechsel erfolgte. Der neue Generalinspektor der Bundeswehr kam kurz nach seiner Ernennung nach Paris. Das gleiche wird für den neuen Inspekteur des Heeres der Fall sein. Paris würde auch begrüssen, wenn die Aussprachen zwischen den Verteidigungsministern häufiger wären. Die erste und letzte Begegnung von Bundesminister Apel mit seinem Kollegen Bourges erfolgte im Juli 1978 in Paris.

Der Pariser Luft- und Raumfahrtsalon 1979

Trotz Unkenrufen, aus Kostengründen an Luftfahrtausstellungen nicht mehr zu partizipieren, präsentieren sich mehr Aussteller denn je, nämlich deren 680 aus 25 Ländern ... Nicht nur machen die herkömmlichen europäischen Industrienationen den Amerikanern deren technische Dominanz streitig, auch Newcomers, wie Portugal, Finnland und Griechenland, suchen einen Marktanteil zu erringen.

Dieser Trend hat nicht nur technische, sondern auch politische Hintergründe. Präsident Carters Politik der Zurückhaltung im Waffenexport verschließt amerikanischen Firmen gewisse Märkte, in die sich andere mit Nachdruck drängen. Auch Ausfuhrrestriktionen von Flugzeugen, wie der schwedische Viggen oder der israelische Kfir – weil sie mit amerikanischen Triebwerken oder Komponenten ausgerüstet sind –, haben mancherorts zu Verlagerungen auf nichtamerikanische Technologie geführt.

Auf dem Gebiet der Kampfflugzeuge steht wie vor zwei Jahren, als es um das «Geschäft des Jahrhunderts» ging, der amerikanisch-französische Luftkampf im Vordergrund: Mit ihren erfolgreichen F-16 und zukunftsreichen F-18 hat die amerikanische Flugzeugindustrie einen Vorsprung errungen, den die Franzosen mit ihren neuesten Paradeferden Mirage 2000 (einmotorig, 10-Tonnen-Klasse wie F-16) und Mirage 4000 (zweimotorig, 20-Tonnen-Klasse wie F-18) tatkräftig aufzuholen gedenken. In Betracht zu ziehen ist ein gewaltiges Potential an zu ersetzende Typen wie Starfighter F-104, Freedom Fighter F-5A, Mirage III und vor allem Phantom F-4, von dem allein fünftausend Stück hergestellt wurden! Vorderhand ist man eher geneigt, über einen raschen Erfolg zu zweifeln, wenn auch das Gerücht zirkuliert, wonach Jordanien 60 Mirage 2000 beschaffen möchte, da die Amerikaner den Verkauf von F-16 verweigern. Auch die französische Armée de l'Air wird den Mirage 2000 einsetzen, und man spricht von einer finanziellen Beteiligung arabischer Staaten, um den Mirage 4000 zur Serienreife zu bringen.

Die Flugleistungen der vorgeführten Maschinen imponieren insbesondere durch extreme Wendigkeit – wobei der F-16 seine Sonderstellung einmal mehr bestätigt. Mit den Hoheitszeichen der belgischen Flugwaffe versehen, zeigt dieser Leichtjäger ein unerhörtes, ja atemberaubendes Flugprogramm (er ist mit einem rechnergestützten fly-by-wire-System ausgerüstet, welches dafür sorgt, dass die Grenzen der zulässigen Flugzustände fast schlagartig erreicht, aber nie überschritten werden. Anstelle des konventionellen Steuerknüppels in Cockpit-Mitte fliegt der Pilot mit einem als Sensor ausgelegten starren Griff auf der rechten Konsole).

Die britische Flugzeugindustrie zeigt den Harrier in Paris zum erstenmal ab Startrampe. Mit dem ursprünglichen Harrier-Konzept werden sowohl in England mit einem Modell mit größerem Flügel als in den USA mit der Variante AV-8B erheblich gestiegerte Zuladungen erzielt. Im Hinblick auf die Verwundbarkeit von Pisten und Flugplatz-Infrastrukturen in der Zukunft

Heute



Bild 1: F-16 (USA) beim Start.

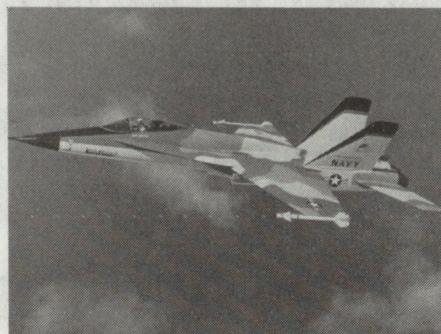


Bild 2: F-18 (USA) im Flug.

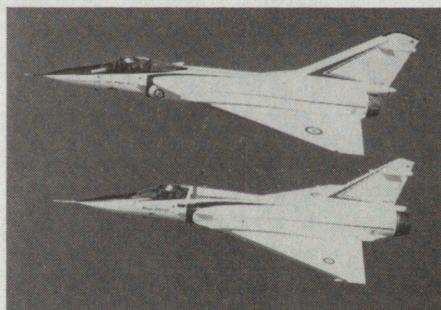


Bild 3: Mirage 2000 (vorne) und Mirage 4000 im Formationsflug (Frankreich).

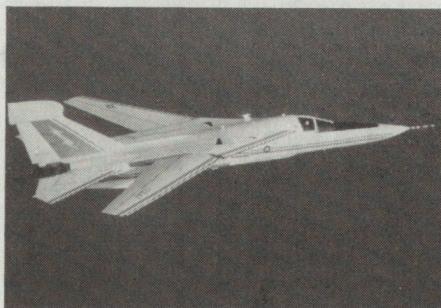


Bild 4: F-111 «Electric Fox» für die elektronische Kriegsführung (USA).



Bild 5: WG. 30 (GB) Erstflug des neuen mittleren Transporthelikopters.

Morgen



Bild 6: Taktisches Kampfflugzeug für die neunziger Jahre (BRD).

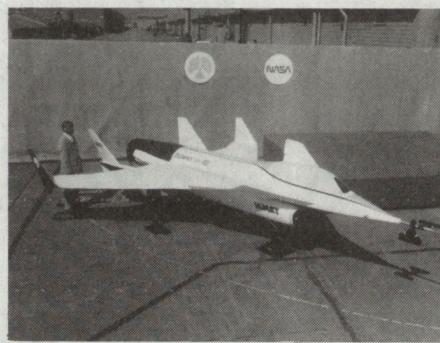


Bild 7: «Highly Maneuvrable Aircraft Technology» (USA).



Bild 8: Projekt eines Jägers mit nach vorne gepfeiltem Flügel (USA).

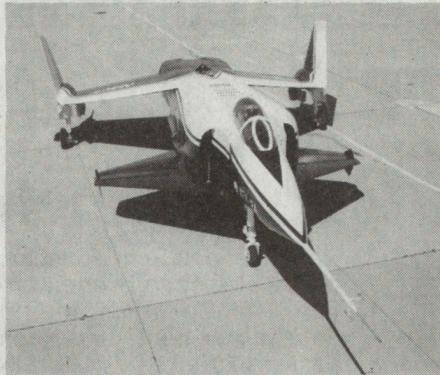


Bild 9: Versuchssenkrechtstarter (USA).

auch durch Marschflugkörper und ballistische Raketen wird dem dezentral eingesetzten Senkrecht- oder Kurzstarter eine immer grösse Bedeutung zugemessen.

Das europäische Gemeinschaftswerk Tornado – die Serienfertigung läuft an – hat mittlerweile auch die US Air Force beeindruckt und soll in die Evaluation für das Projekt eines Erdkampf-Allwetter-Eindringflugzeugs einbezogen werden. Ähnliches gilt für den deutsch-französischen Alpha-Jet und den britischen Hawk, die sich beide am Wettbewerb der US Navy für einen Jet-Trainer beteiligen.

Das amerikanische Schlachtflugzeug A-10 wird neuerdings «Thunderbolt» genannt. Betrachtet man das Dutzend Waffenstationen unter den Flügeln und die siebenläufige 30-mm-Kanone im Rumpf, so ist das Wort «devastating fire-power» wohl nicht übertrieben. Die ersten mit diesem Flugzeug ausgerüsteten Staffeln der US Air Force befinden sich nunmehr in Europa (siehe ASMZ 5/78), doch zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass der Einsatz unter hiesigen topographischen und meteorologischen Verhältnissen mit gewissen Schwierigkeiten verbunden ist, weshalb eine zweisitzige Version, ausgerüstet mit Navigations- und Feuerleitelektronik ins Auge gefasst wird.

Auf dem Sektor der Helikopter präsentieren die Engländer eine echte Neuheit: Der WG-30, ein mittlerer Transporthelikopter, basierend auf dem kleineren, erfolgreichen Lynx, zweimotorig, befördert bis zu 22 Soldaten. Aber auch die Deutschen lassen es bei ihrem bewährten BO 115 nicht bewenden: Der Erstflug des leichten Mehrzweck-Helikopters BK 117 (in Zusammenarbeit mit Japan) steht in Kürze bevor.

Von der elektronischen Kriegsführung sieht man nichts Handgreifliches, sie spielt sich im Innern von Behältern ab. Der Schwenkflügler F-111 trägt als Zusatzbezeichnung die Buchstaben EF für «Electric Fox». Mit einem Kraftpaket elektronischer Mittel begleitet er schnelle Angriffsverbände und legt um diese eine angeblich undurchdringbare Mauer gegen feindliche Radargeräte; oder er patrouilliert stundenlang mit gespreizten Tragflächen als Störsender.

Über Flieger- und Flabwaffen wurde kürzlich an dieser Stelle aus Farnborough berichtet. Bei den Amerikanern scheint der Schwerpunkt auf den sensorgesteuerten Präzisionswaffen zu liegen. Die Europäer warten mit einem Arsenal von Streu- und Eindringbomben für den Tiefflug auf, das den Panzer- und Flugplatzkommandanten das Fürchten lehrt. Kein Wunder, dass die Europäer auch bezüglich Fliegerabwehr einen hohen technischen Stand aufweisen mit dem mobilen Lenkwaffensystem Rapier, dem Kanonenflabpanzer Gepard und dem Lenkwaffenpanzer Roland. Die Einmann-Flablenkwaffe Blowpipe soll mit einem halbautomatischen Lenksystem versehen und auch mittels Mehrfachwerfer ab Schützenpanzer eingesetzt werden. Als weiteres europäisches Merkmal ragt auf dem offenen Ausstellungsgelände ein italienisches mobiles «intelligentes» 3D-Radar zur Abdeckung des unteren Luftraumes in die Höhe.

Wie sich veränderte politische Konstellationen auswirken, lässt sich daraus ersehen, dass im wie immer äußerst professionellen israelischen Pavillon auch ägyptische Delegationen Umschau halten ...

Für die Forschungs- und Entwicklungsabteilungen ist die Gegenwart bereits Vergangenheit. Bei keiner namhaften Industrieregion fehlen Modelle zukünftiger Kampfflugzeuge. Leichte Werkstoffe, computerisierte Elektrosteuerungen und neue aerodynamische Erkenntnisse lassen ungewohnte Formen im Flugzeugbau erkennen, wovon nebenstehende Abbildungen einen Eindruck vermitteln.

Auch an dieser Ausstellung ziehen schweizerische Erzeugnisse die Aufmerksamkeit auf sich. Die Skyguard geführten 35-mm-Flabkanonen und der Gepard Flabpanzer von Oerlikon-Bührle verfolgen geisterhaft ihre Ziele über dem Areal von Le Bourget. Waffenhersteller diskutieren Einbaumöglichkeiten ihrer Systeme in die Reihe modernster Mowag-Fahrzeuge. Der PC-7 von Pilatus blüht am Boden im Versteckten – russische Transportflugzeuge nehmen ihm die Sonne – er schlägt aber jede Konkurrenz in der Luft.

Inmitten der Superlative findet sich einfacheres, den heutigen Trends «Tiefflug» und «Panzerbekämpfung mittels Bordkanonen» folgend. Ein englischer Tischrechner zur Navigationsvorbereitung eines Tiefflugeinsatzes liefert in Sekunden Kurse, Zeiten, Treibstoffangaben von Fixpunkt zu Fixpunkt. Das «Trefferanzeigerät der achtziger Jahre» aus Schweden für Luft-Boden-Kanonenschüsse zeigt in realtime am Bildschirm oder ausgedrückt als «Standblatt» Daten wie Schussdistanz, Angriffswinkel, Trefferlage und Garbenabschwerpunkt.

So liesse sich noch über allerlei berichten, wozu indessen Zeit zum Sehen und Platz zum Schreiben fehlen. Die einzigen, die mit der Flut von technischen Unterlagen und Prospekten fertig werden, sind jene Scharen von Jugendlichen, denen man nachsagt, sie trieben einen florierenden Altpapierhandel ...

pb ■