

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 42 (1966-1967)
Heft: 22

Rubrik: Blick über die Grenzen

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: 30.04.2026

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

Blick über die Grenzen

Männer, Motoren, Maschinen

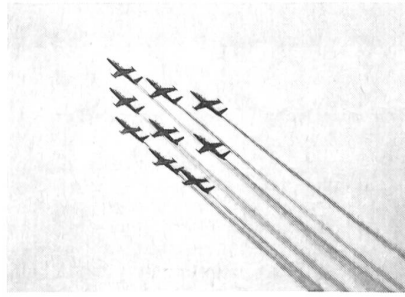
Eindrücke vom 27. Pariser Luftfahrtsalon
Von Ph. Hauber, Uster

Mit imposanten Flugvorführungen hat am vergangenen Wochenende der 27. internationale Luftfahrtsalon auf dem Pariser Flughafen Le Bourget wieder einmal seinen Abschluß gefunden. Leider verliefen die Demonstrationen nicht ohne Unfälle. Die Schau kann auch dieses Jahr wieder als echtes Schaufenster der weltweiten Luftfahrtsindustrie gewertet werden, sind doch alle Nationen mit eigener Flugzeugindustrie, die Sowjetunion eingeschlossen, an dieser Ausstellung vertreten.

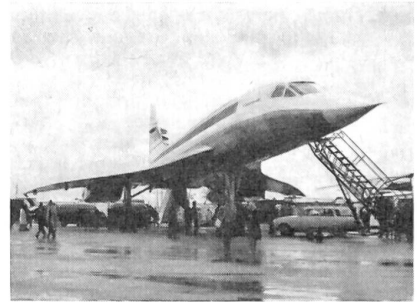
Die Zusammenarbeit unter den europäischen Firmen zieht sich wie ein Leitfaden durch die Schau. Die europäischen Flugzeugwerke haben nun endlich eingesehen, daß einträchtige Kooperation der einzig gangbare Weg ist, um sich gegenüber der oft übermächtigen amerikanischen Konkurrenz einen gerechten Marktanteil zu sichern. Daß solche Zusammenarbeit oft auch politische Uneinigkeiten überwinden kann, zeigt das Projekt des anglo-französischen Ueberschall-Verkehrsflugzeuges «Concorde». Die beiden Herstellerwerke, die französische Sud Aviation und die British Aircraft Corporation, zeigten in Le Bourget eine naturgetreue Holzattrappe dieses gigantischen Flugzeuges für 140 Passagiere, das den statischen Flugzeugpark und die ganze Ausstellung überhaupt dominierte. Wenn die Entwicklung programmgemäß verläuft — und bis jetzt tut sie es auch — wird am 28. Februar 1968 der Prototyp in Toulouse zu seinem Erstflug starten. Bis jetzt wurden über 70 «Concordes» in Auftrag gegeben.

Als erfolgversprechendes Flugzeug kann die F-28 «Fellowship» der niederländischen Fokkerwerke bezeichnet werden. Es ist als direktes Nachfolgemuster der bestens bewährten F-27 «Friendship» gedacht und wird bei den kleineren Gesellschaften guten Anklang finden. In der Fabrikation teilt sich Fokker mit der britischen Firma Shorts und den deutschen Vereinigten Flugtechnischen Werken und der Hamburger Flugzeugbau. In Le Bourget war auch wieder das Geschäftsreiseflugzeug «Hansa-Jet» der Hamburger Flugzeugbau zu sehen. Auffallendes Konstruktionsmerkmal dieser Maschine sind die nach vorne gefeilteten Tragflächen.

Die Sowjetunion präsentierte auf dem zivilen Sektor einige gigantische Großhelikopter sowie Linienflugzeuge der sowjetischen Fluggesellschaft Aeroflot. Der Großraumtransporter Antonow AN-22 mit seinen vier Doppelluftschrauben übertrug jedoch bei weitem den übrigen sowjetischen Beitrag in Le Bourget.



Die Flugvorführungen in Le Bourget wurden durch die gewagten Demonstrationen der «Patrouille de France» mit ihren Flugzeugen CM 170 «Magister» abgeschlossen. Leider stürzte in letzter Minute eine der Maschinen ab, wobei der Pilot tödlich verunglückte.



Die Hauptattraktion bildete in Le Bourget zweifelsohne die naturgetreue Attrappe des anglo-französischen Ueberschall-Verkehrsflugzeuges «Concorde». Der Prototyp wird Anfang 1968 zum Erstflug starten. Bis jetzt sind bereits über 70 Concorde in Auftrag gegeben worden.

Photo Hauber



Gegenüber Angriffen vom Boden bietet die Bell «Huey Cobra» ein wirklich minimales Ziel. Dieser Kampf-Helikopter ist speziell den Bedürfnissen des Vietnamkrieges angepaßt.

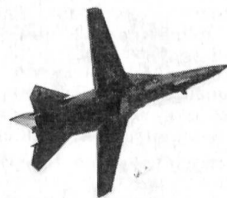


Ein großer Wurf der französischen Breguet-Werke: der Kampfzonen-Transporter Breguet 941 S. Bei einem Startgewicht von 20 Tonnen hebt die Maschine nach einer Rollstrecke von nur 150 Metern(!) vom Boden ab. Die französische Luftwaffe hat bereits eine Anzahl dieser Maschinen in Auftrag gegeben.

Photo Hauber



Altbekannt und doch immer wieder faszinierend: die F-4B «Phantom II». Unser Bild zeigt eine Maschine im Tiefflug vor den Zuschauern vorbeibrausend. Die beiden General Electric J79-Triebwerke entwickeln je einen Gesamtschub von 7710 kp und verleihen der «Phantom II» eine Spitzengeschwindigkeit von 2550 km/h (Mach 2,4).



Die amerikanische Hauptattraktion in Le Bourget bildete das erstmals in Europa gezeigte Kampf- und Aufklärungsflugzeug F-111. Diese mit Tragflächen variabler Pfeilung ausgerüstete Maschine steht gegenwärtig in Produktion für die US Air Force und US Navy. Die Höchstgeschwindigkeit der F-111 liegt bei 2650 km/h (Mach 2,5).

Photo Hauber

An militärischem Fluggerät konnte die Ausstellung trotz der immer länger werdenden Entwicklungszeiten wieder mit einigen Neuheiten aufwarten.

Die Amerikaner zeigten das Kampfflugzeug F-111 erstmals einem breiteren Publikum. Die Maschine ist mit Tragflächen variabler Pfeilung ausgerüstet. Damit werden optimale Flugeigenschaften im

Erstklassige Passphotos

Pleyer-PHOTO

Zürich Bahnhofstrasse 104

Ueberschall- wie auch im Langsamflug erzielt. Die F-111 steht gegenwärtig in Produktion für die US Air Force und US Navy. Sie erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von Mach 2,5. Speziell den Bedürfnissen des Vietnamkrieges angepaßt ist der Kampfzonen-Helikopter «Huey Cobra». Dank seiner außerordentlich schmalen Frontsilhouette stellt dieser Hubschrauber ein weit weniger günstiges Ziel für Angriffe vom Boden aus dar, als die momentan im Einsatz befindlichen Helikopter.

Der strahlgetriebene Truppentransporter C-141 «Starlifter» von Lockheed ist ganz den Bedürfnissen einer flexiblen Strategie angepaßt, indem Truppen und Material rasch und sicher auf entlegene Kampfplätze entsandt werden können. Der Starlifter ist in der Lage, 14 400 kg Nutzlast mit 900 km/h über Strecken bis zu 11 000 km zu transportieren.

Großes Interesse erweckte auch Frankreichs Beitrag. Die Dassault-Werke präsentierten erstmals Weiterentwicklungen der Mirage-Reihe: die Typen Mirage M5 und Mirage F2. Die Mirage M5, eine «verbilligte» Version der Mirage III, aber mit gleichen Flugleistungen wie das Basismuster, stößt sicher auf Interesse bei finanzschwächeren Nationen. Breguet verblüffte die Zuschauer einmal mehr mit den extrem kurzen Start- und Landestrecken ihres Kampfzonen-Transporters Breguet 941 S.

Einen immer größeren Anteil nimmt in Le Bourget die Raumfahrt ein. Während die Amerikaner, Engländer und Franzosen in ihren eigenen Ausstellungshallen einen ausführlichen Einblick über ihre Raumforschungsprogramme geben, beschränken sich die Sowjets darauf, mit Attrappen verschiedener Raumfahrzeuge und Raumsonden zu zeigen, daß auch hinter dem Eisernen Vorhang mit großer Energie an der Verwirklichung verschiedener Projekte gearbeitet wird.

Schweizerische Armee

Schweizerische Fallschirmgrenadiere

Seit längerer Zeit sind von den zuständigen militärischen Stellen Studien darüber gemacht worden, ob und gegebenenfalls in welcher Form schweizerische Fallschirmtruppen geschaffen werden könnten. Diese Abklärungen innerhalb der Armee und in Manövern — es sei an die großen Manöver des FAK 4 vom Jahr 1964 erinnert — wurden ergänzt mit den praktischen Erfahrungen, die schweizerische Instruktionsoffiziere in ausländischen Fallschirmspringerkursen sammeln konnten, sowie namentlich auch mit den wertvollen Erkenntnissen aus der Tätigkeit der zivilen Para-Vereine unseres Landes.

Nachdem diese Vorarbeiten zu günstigen Ergebnissen geführt haben, hat das EMD beschlossen, in den nächsten Jahren **1–2 Fallschirm-Grenadier-Detachements** aufzustellen, die einen Gesamtbestand von rund 180 Mann haben sollen. Bei der ersten Aufstellung dieser Verbände soll vorab auf die im Land bereits vorhandenen Fallschirmspringer gegriffen werden. Aus diesem Grund soll die Rekrutierung anfänglich aus Wehrmännern aller Truppengattungen erfolgen, die bereits eine zivile Fallschirmspringer-Lizenz besitzen. Diese Wehrmänner sollen einen Umschulungskurs von 7 Wochen Dauer bestehen, nachdem sie vom Fliegerärztlichen Institut Dübendorf auf ihre Tauglichkeit für das militärische Fallschirmspringen untersucht worden sind. Von diesen 7 Wochen zählen deren 3 als Wiederholungskurse, vier Wochen des Umschulungskurses müssen als zusätzlicher freiwilliger Dienst geleistet werden.

Für den künftigen normalen Ausbildungsablauf sollen die angehenden Fallschirm-Grenadiere — gleich wie in der fliegerischen Ausbildung die Piloten — bereits im vordienstlichen Alter, d. h. mit 17 Jahren erfaßt und in den zivilen Fallschirmvereinen nach den Vorschriften des Eidgenössischen Luftamtes im Fallschirmspringen ausgebildet werden. Auf Grund ihrer zivilen Fallschirmspringer-Lizenz werden dann die betreffenden Stellungspflichtigen als Fallschirm-Grenadiere ausgehoben und in eine **Grenadier-Rekrutenschule** aufgebildet. Wenn sie sowohl die infanteristischen als auch die fallschirmtechnischen Bedingungen erfüllen, werden sie am Schluß ihrer Rekrutenschule zu den Fallschirm-Grenadiern brevetiert und in einer Fallschirm-Grenadiereinheit eingeteilt. Diese Formationen sollen der Fliegertruppe unterstellt werden.

Die neu geschaffenen Fallschirm-Grenadiere sind in erster Linie zur Erfüllung folgender Aufgaben vorgesehen:

- Aufklärungstätigkeit in feindbesetztem Gebiet;
- Besitznahme wichtiger Schlüsselpositionen im Feindgebiet;
- Ausführung von jagdartigen Störaktionen im rückwärtigen oder dem Frontgebiet des Gegners (Aufspüren und Vernichten wichtiger Nachschublager des Gegners, Zerstören von Nachschubachsen, von Uebermittlungszentren, Kommandoposten usw., Vorbereiten von Landeplätzen für Helikopter, Abwurf von Nachschubgütern, Verbindungsaufnahme mit abgeschnittenen Verbänden usw.);

- Rettungseinsätze aller Art, insbesondere Katastrophenhilfe;
- Markeureinsätze im Frieden.

Die Transportmittel der Fallschirm-Grenadiere sind die bereits vorhandenen Leichtflugzeuge («Pilatus Porter») sowie Helikopter. K.

Vorschriften über den militärischen Straßenverkehr

Am 24. Februar 1967 hat der Bundesrat eine Verordnung über den militärischen Straßenverkehr erlassen, die als Ausführungsvorschrift zum Schweizerischen Straßenverkehrsgesetz (SVG) den gesamten militärischen Straßenverkehr mit Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen, Reit-, Zug- und Tragtieren sowie den Verkehr militärischer Fußtruppen regelt. Die Verordnung, die am 1. Juli 1967 in Kraft tritt, enthält die für die Armee notwendigen Ausnahmeregelungen gegenüber dem SVG und seinen Ausführungserlassen, namentlich gegenüber der Verordnung über die Straßenverkehrsregeln (VRV) und der Verordnung über die Straßensignalisation (SSV). Für den materiellen Inhalt der Verordnung war maßgebend, daß das SVG — mit Ausnahme der Strafbestimmungen — grundsätzlich für sämtliche Straßenbenützer und damit auch für die militärischen gilt; das Gesetz sieht allerdings Ausnahmemöglichkeiten für militärische Bedürfnisse und besondere Befugnisse für militärische Stellen vor. Dabei folgt die neue Verordnung dem allgemeinen Grundgedanken, wonach der militärische Straßenverkehr möglichst gleichartigen Vorschriften unterstehen soll wie der zivile, daß ihm aber die Ausnahmen zuzubilligen sind, deren er unbedingt bedarf. In den Einzelheiten mußte deshalb ein angemessener Ausgleich zwischen den Interessen der Sicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs und den militärischen Notwendigkeiten gesucht werden. Die neue Regelung des militärischen Straßenverkehrs setzt in allen Teilen das zivile Verkehrsrecht voraus; sie wiederholt dessen Bestimmungen nicht, sondern umschreibt lediglich Ausnahmen und Ergänzungen.

Zu den einzelnen Bestimmungen der Verordnung sind folgende Erläuterungen notwendig:

1. **Ausnahmen vom zivilen Verkehrsrecht** werden, wie bisher, grundsätzlich nur der Armee als solcher zugestanden, nicht jedoch den Fahrzeugen und den Fahrzeugführern der Verwaltung. Wo zwingende militärische Gründe es verlangen und die nötigen Sicherheitsmaßnahmen getroffen sind, können auch der Militärverwaltung und jenen Wehrmännern, die zur Erfüllung unmittelbarer Truppenaufgaben ermächtigt sind, zivile Fahrzeuge zu verwenden, Ausnahmen vom zivilen Verkehrsrecht gestattet werden.

2. Die **Benützung von Autobahnen und Autostraßen** durch motorisierte Verbände oder Einzelfahrzeuge der Armee ist grundsätzlich gestattet, wenn die Motorfahrzeuge eine Geschwindigkeit von mindestens 60 km/Std. erreichen, und wenn sie die für den militärischen Gebrauch erforderliche Ausrüstung aufweisen. Ueberschreiten sie die gesetzlichen Maße und Gewichte bis höchstens 3 m Breite und 32 t Gewicht, dürfen sie solche Straßen ebenfalls benützen, sofern sie eine Geschwindigkeit von 40 km/Std. erreichen. Ausnahmemotorfahrzeuge und Ausnahmetransporte der Armee, die über 3 m breit und 32 t schwer sind sowie Raupenfahrzeuge dürfen Autobah-

