

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 88 (2013)
Heft: 5

Artikel: Getrübte Aussichten für Europas Flugzeugrüstung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716466>

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: 12.01.2026

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

Getrübte Aussichten für Europas Flugzeugrüstung

Die europäische Flugzeugrüstung hat eine ungewisse Zukunft. Während ältere Kampfflugzeuge produziert werden, fehlt die neue, in Westeuropa entwickelte bemannte Kampfmaschine der Zukunft. Und ungewiss ist die Produktion von unbemannten Systemen.

EINE ANALYSE DES INTERNATIONALEN INSTITUTS FÜR STRATEGISCHE STUDIEN, LONDON, AUS BRITISCHER SICHT

Es bleiben sechs Produktionslinien für drei Typen von Kampfflugzeugen:

- In Grossbritannien, Deutschland, Italien und Spanien für den Eurofighter *Typhoon*.
- In Frankreich für den *Rafale* der Firma Dassault.
- In Schweden der Saab *Gripen*.

Bis in die 2020er-Jahre

Die Produktion von *Rafale* und *Typhoon* könnte, mindestens in Europa, mit der Wende zum nächsten Jahrzehnt zu Ende gehen, auch wenn die beiden Typen laufend substanzial verbessert werden.

Die Herstellung des *Gripen* wird sich wohl bis in das kommende Jahrzehnt, die 2020er-Jahre, erstrecken.

Im Moment ist in Europa nichts absehbar, was in Bezug auf Entwicklung und Produktionskapazität die Stellung der drei genannten Typen einnehmen könnte.

Der F-35 im Anflug

Mehrere europäische Staaten kaufen schon eine Maschine der nächsten Generation, den amerikanischen F-35: Grossbritannien, Italien, die Niederlande und Norwegen beteiligen sich – wie ausserhalb von Europa Israel, Japan und die Türkei – an dem F-35-*Lightning-II*-Programm.

Alle beteiligten sich an den Entwicklungskosten. Grossbritannien trug acht Prozent der Kosten bei, rund zwei Milliarden. Allerdings spielen die Europäer in der F-35-Produktion nur die zweite Rolle.

Franzosen und Briten

Die neuen europäischen Entwicklungen konzentrieren sich auf unbemannte militärische Flugzeuge. Im Juli 2012 schlossen sich Frankreich und Grossbritannien zusammen, um miteinander die Grundlagen für das unbemannte Luftkampfsystem UCAS zu legen. Ein solches Projekt



Schon mehrere Luftwaffen bestellten den F-35 Lightning II von Lockheed Martin.

soll die vorhandenen Fähigkeiten der beiden Länder erhalten. Aber die Produktion dürfte kleiner ausfallen als die jetzige Herstellung bemannter Kampfflugzeuge. Das wirkt sich auf die ganze Luftfahrtbranche aus, auch auf die Zulieferer.

Verzögerungen

Federführend beim F-35 ist *Lockheed Martin*. Im ganzen Westen kann der F-35 für Jahrzehnte das dominierende Kampfflugzeug werden.

Allerdings ist der F-35 noch nicht auf breiter Front in den Dienst gestellt. Das Vorhaben ist substanzialen Verzögerungen und stark steigenden Kosten unterworfen. Washington befindet sich in finanziellen

Engpässen und verlangsamte die Produktion in den kommenden Jahren.

Dennoch steht fest, dass der F-35 das beherrschende Flugzeug der amerikanischen Luftwaffe wird. Ebenso wird der F-35 in europäischen Luftwaffen der wichtigste Typ sein. Frankreich und Deutschland beteiligen sich nicht am Programm.

Chance für BAE

Für die europäischen Hersteller stellt der F-35 eine Bedrohung und eine Chance dar. Das Vorstoßen von *Lockheed Martin* in den europäischen Markt schmälert die Nachfrage nach europäischen Maschinen.

Anderseits sind viele europäische Firmen Zulieferer zum F-35-Programm. Das

verleiht ihnen für die Zukunft eine gewisse Produktionssicherheit. Dies gilt besonders für die britische Firma BAE, die den hinteren Teil des F-35 baut.

Von den USA abhängig?

Die europäischen Regierungen und Unternehmen haben einen schweren Stand, wenn sie ihre kleiner werdenden Militärbudgets ausgleichen müssen:

- Entweder sie schliessen sich zu gemeinsamen Programmen zusammen, um ein Kampfflugzeug der nächsten Generation zu entwickeln, im Wissen, dass Kampfmaschinen in der Entwicklung und Produktion zum teuersten Kriegsgerät überhaupt gehören.
- Oder sie nehmen es hin, dass sie technologisch unwiderruflich in Rückstand geraten. Das würde bedeuten, dass Europa in Bezug auf bemannte Kampfflugzeuge von den USA abhängig würde.

Unbemannte Flugzeuge

Die Nullerjahre des neuen Jahrhunderts brachten den Aufstieg unbemannter Systeme als Sensoren und Waffenplattformen. Israel und die USA setzten die neue Technik früh ein und nehmen jetzt eine führende Stellung ein, was die Ausfuhr taktischer Drogen angeht.

Weil Israel und die Vereinigten Staaten klassifizierte *Stealth*-Techniken anwenden, ist die Zusammenarbeit mit europäischen Firmen begrenzt. Die USA kooperieren am ehesten mit einzelnen NATO-Partnern.

Der französisch-britische UCAS-Ansatz bietet einen Weg in die Zukunft an. UCAS soll europäisches Wissen und Können aufrechterhalten, bei einer relativ kleinen Investition in der ersten Phase. Das

Ziel ist eine gemeinsame Plattform für die Entwicklung und Erprobung von Schlüsseltechnologien für ein unbemanntes *Stealth*-Kampfsystem.

Die Experten rechnen mit 18 Monaten für die erste Phase. Dann entscheiden die beiden Partner, ob sie in eine wesentlich teurere zweite Phase eintreten wollen. Das würde bedeuten, dass ein Demonstrator gebaut würde, der zu Beginn der 2020er-Jahre fliegen würde.

Gemeinsame Optionen

Zwischen 2030 und 2035 würde die Drohne in Dienst gestellt. BAE und *Dassault* würden die Drohne herstellen und dabei von ihrer Erfahrung mit unbemannten Flugzeugen profitieren.

Die Triebwerkfirmen *Rolls-Royce* und *Sneecma* erkunden Optionen für den Antrieb eines unbemannten Kampfsystems.

Grossbritannien und Frankreich erwägen auch, ob sie miteinander ein unbemanntes *Aufklärungsflugzeug* entwickeln wollen, das lange Strecken und lange Flugzeiten bewältigen könnte.

Es fehlt noch Frankreichs Zustimmung, weil die neue Regierung in Paris das gesamte französische Drohnenprogramm überprüft und neu bewertet.

Neuron und Taranis

Frankreich und Grossbritannien waren bisher nicht untätig: In den nächsten Jahren fliegen die Demonstratoren der unbemannten Kampfdrohnen *Neuron* und *Taranis*.

Neuron ist das Vorhaben von sechs europäischen Staaten unter französischer Führung. *Taranis* ist ein britisches Projekt.

Das britische Programm läuft unter Führung von BAE. Es umfasst mehrheitlich klassifizierte Arbeiten und ist auf *Stealth*-

Eigenschaften ausgerichtet. Die Radarsignatur wurde auf ein Mindestmass reduziert, und das Triebwerk wird so ausgelegt, dass es möglichst wenig Wärme abstrahlt.

Auch wenn die Drohnen über Irak und Afghanistan bereits eine wichtige Rolle spielen, ist die Entwicklung bemannter Flugzeuge nicht eingestellt worden.

Suchoi-50 und *J-20*

Mehrere Staaten treiben die Entwicklung und Produktion von bemannten Flugzeugen voran, so die USA, China, Russland, Indien, Japan, Südkorea und Brasilien.

Die Vereinigten Staaten fassen bereits das bemannte Kampfflugzeug *nach dem F-35* ins Auge, wie sie schon auch an einen neuen Bomber denken.

Moskau erprobt *Suchoi-50*-Prototypen, die *Stealth*-tauglich sind.

Peking testet zwei *J-20*-Prototypen. Der *J-20* erreicht in Sachen *Stealth* den amerikanischen F-22 nicht, doch bringt die Maschine für China einen Fortschritt.

Nehmen wir an, der *Suchoi-50* und der *J-20* erlangen Produktionsreife, dann werden die russischen und die chinesischen Streitkräfte zahlreiche Exemplare kaufen.

Auch Indien rüstet

Indien, Japan, Südkorea und Brasilien wollen mit eigenen neuen Kampfflugzeugen ihre Rüstungsindustrien beschäftigen. Auch wenn nicht alle Vorhaben gelingen, müssen die Staaten beachtet werden.

Indien benutzt sein altes Programm für leichte Kampfflugzeuge, um eine mittlere Kampfmaschine zu entwickeln – ungeachtet der Rückschläge, die Indien erlitt.

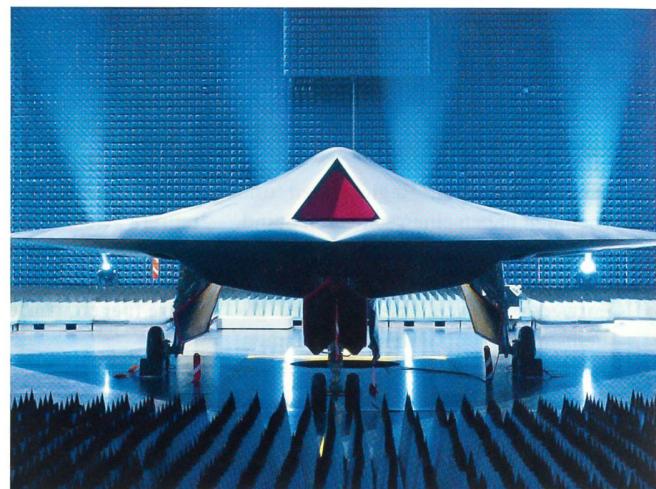
Der mittlere Kampftyp soll *Stealth*-Qualität aufweisen und in mehreren Rollen eingesetzt werden. Die Kampfmaschine soll



Ein Prototyp des russischen Kampfflugzeuges *Suchoi T-50* nach der Landung von einem gelungenen Erprobungsflug.



Die Neuron-Drohne, ein Projekt sechs europäischer Staaten.



Die Drohne Taranis, ein britisches Vorhaben von BAE.

gegen Ende der 2020er-Jahre in Dienst gestellt werden. Indien ist als Juniorpartner auch am russischen T-50-Projekt beteiligt: Beabsichtigt wird der Kauf von 214 *Suchoi-T-50*-Maschinen.

Japan kauft zwar 42 amerikanische F-35, arbeitet aber intensiv an einem eigenen ATD-X-Demonstrator mit *Stealth*.

Südkorea führt ein eigenes KF-X-Programm, das später den F-16 ersetzen soll. Selbstverständlich auch da mit *Stealth*.

Brasilien hat sein FX-2-Programm und hegt Aspirationen, in Kooperation mit einem noch zu bestimmenden Land eine Maschine der Zukunft zu bauen.

Paris und London

Die europäische Industrie erprobte in den letzten Jahren die Kooperation mit den genannten Staaten, aber ohne Erfolg.

Jedes Luftfahrtprogramm muss berücksichtigen, dass in den europäischen Staaten die Kapazitäten und Ansprüche zurückgehen. Als Grossbritannien den *Harrier* und

den *Tornado GR4* zu ersetzen begann, erwogen die britischen Planer die Kooperation mit Partnern. Doch schon 2005 kam Verteidigungsminister John Reid zum Schluss: «Nach derzeitigem Stand unternimmt Grossbritannien in Bezug auf befehlte Kampfflugzeuge nichts, das über den *Typhoon* und den F-35 hinausgeht.»

Watchkeeper von Thales

Reids Urteil wurde bestätigt in der *Defence Review* von 2010. Und es ist denkbar, dass Frankreich zu ähnlichen Schlüssen gelangt. Vor diesem Hintergrund versteht man, dass London und Paris versuchen, ihre Forschung aufeinander abzustimmen – mit dem Ziel, Synergien zwischen der *Royal Air Force* und der französischen Luftwaffe besser zu nutzen.

2010 schlossen die beiden Staaten einen grundlegenden, langfristigen Vertrag zur Verteidigungscooperation ab.

Zum ersten Mal nach der Wahl des französischen Präsidenten Hollande trafen

sich im Juli 2012 die Verteidigungsminister Jean-Le Drian (Frankreich) und Hammond (Grossbritannien). Sie unterzeichneten den UCAS-Vertrag und unterschrieben ein Memorandum, das eine Kooperation in der Entwicklung des taktischen Dronensystems *Watchkeeper* vorsieht. Le Drian und Hammond erwogen die Zusammenarbeit von Spezialkräften, die gemeinsame Systeme nutzen sollen.

Watchkeeper wird von Thales Frankreich für die britischen Streitkräfte entwickelt und dient dem Nachrichtendienst, der Überwachung und Aufklärung. Das System ist reif, in Dienst gestellt zu werden.

Kleine Produktionen

In Deutschland, Italien und Schweden wird die französisch-britische Kooperation mit Argusaugen beobachtet.

Denn für die Zukunft der europäischen Luftfahrtindustrie – bemannte oder unbemannte – ist die Zusammenarbeit zwischen den Staaten von grosser Tragweite. 

Marillyn Hewson ist die erste Frau an der Spitze von Lockheed Martin



Marillyn Hewson bei Lockheed Martin.

Als Marillyn Hewson am 9. November 2012 zur VR-Sitzung von *Lockheed Martin* eingeladen wurde, war Christopher Kubasik, der neuer Chef werden sollte, nach einer nie abschliessend aufgeklärten Affäre mit einer Mitarbeiterin der Firma zurückgetreten.

Nun fragte der Verwaltungsrat die 58-Jährige, ob sie die erste Frau an der Spitze von *Lockheed Martin*, des grössten Rüstungskonzerns der Welt werden wolle. «Ich überlegte natürlich einen Augenblick lang, aber dann war meine Reaktion klar, und ich antwortete sofort: Ich bin bereit»,

erinnert sich Hewson. Am 1. Januar 2013 hat sie als erste Frau den Spitzenjob von *Lockheed Martin* angetreten.

Marillyn Hewson befindet sich im harten Rüstungsgeschäft in guter weiblicher Gesellschaft. Auch die Nummer 5 im globalen Rüstungsgeschäft erhielt eine Chef: Phebe Novakovic, 54, übernahm mit dem Jahreswechsel bei *General Dynamics* das Ruder.

Und Linda Hudson führt als oberste Chef in den Vereinigten Staaten, einem bedeutenden Markt, die Geschäfte des britischen Konzerns BAE.