

9757

VI. Bericht
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über den Stand der Beschaffung von Kampfflugzeugen
Mirage-III und
Botschaft
betreffend Zusatzkredit für die Beschaffung eines
dritten Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS

(Vom 7. Juli 1967)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

In Ausführung des uns in Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 7. Oktober 1964 über die Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III erteilten Auftrages, Ihnen bis zur Ablieferung der in Frage stehenden Flugzeuge je auf die Frühjahrs- und Herbstsession über den Stand der Beschaffung zu berichten, beehren wir uns, Ihnen nachfolgend den VI. Bericht zu unterbreiten. Er gibt grundsätzlich den bis zum 30. Juni 1967 erreichten Stand wieder.

Die Erfahrungen im Zusammenhang mit dem letzten (V.) dieser Berichte und namentlich die Kritiken, welche in der Presse und in der Öffentlichkeit nach dem Erscheinen dieses letzten Berichtes vom 24. Januar 1967 hinsichtlich der Art und des Umfanges der Berichterstattung erhoben wurden, machen es notwendig, dem heutigen Bericht einige grundsätzliche Gedanken über dieses Problem vorausgehen zu lassen.

Die Mirage-Beschaffung stellt – das darf heute als unbestritten und bekannt vorausgesetzt werden – ein überaus komplexes technisches, organisatorisches, fabrikatorisches und finanzielles Unternehmen dar, bei dessen Abwicklung sozusagen dauernd Probleme und Schwierigkeiten von grösserer oder geringerer Tragweite gelöst werden müssen. Es ist eine Ermessensfrage, inwieweit Probleme und Schwierigkeiten der angedeuteten Art ihren Niederschlag in den jeweiligen Mirage-Berichten finden sollen. Da es sich um interne und zudem eben vielfach um speziell technische, organisatorische und fabrikatorische Probleme handelt, würde ihre Erwähnung und Behandlung den Rahmen eines Berichtes an das Parlament in vielen Fällen sprengen. Die Eidgenössischen Räte sollen im übrigen auch nicht mit Verantwortungen belastet werden, welche die Verwaltungen

und die Exekutive zu tragen haben. Solche Überlegungen sprechen dafür, die Mirage-Berichte knapp zu halten. Immerhin ist eine für diese Berichterstattung absolut verbindliche Grenze zu beachten: Es darf nichts ausgelassen werden, was für den Vollzug des Bundesbeschlusses vom 7. Oktober 1964 über die Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III wirklich von Bedeutung ist. Mit andern Worten: Umstände und Faktoren, die auf die finanzielle Abwicklung der Mirage-Beschaffung von Einfluss sein können, den operationellen Wert der Flugzeuge oder die Terminlage berühren, sind selbstverständlich in den Berichten zu erwähnen. Falls in Einzelfällen die Interessen unserer Landesverteidigung einer offenen Berichterstattung Grenzen setzen, wird die Information der Eidgenössischen Räte über deren Kommissionen sichergestellt. Nicht in die Berichte gehört alles, was nur vorübergehender Natur oder verwaltungsintern von Belang ist und das Endziel nicht in Frage stellt.

Ähnlich wie dies bereits beim II. Bericht vom 10. August 1965 der Fall war, muss auch dem vorliegenden Bericht ein Zusatzkreditbegehren, und zwar in der Höhe von 7 Millionen Franken, hinzugefügt werden. Damit soll die Beschaffung eines dritten Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS, die sich als dringend notwendig erwiesen hat, ermöglicht werden. Es wird dazu auf die Ausführungen im Abschnitt 5 hiernach verwiesen.

1. Revision der Verträge infolge Reduktion des Lieferumfanges

Wie bereits in den Berichten IV und V erwähnt, wurden die dem Kommissär zur Führung der Verhandlungen zugewiesenen 34 Lieferanten in drei Gruppen gegliedert, nämlich

- a. Die Firma Sulzer, Kopfwerk für die Lizenzfabrikation des Triebwerkes mit über 40 Unterlieferanten.
- b. Die 5 hauptsächlichsten Zellenfabrikanten.
- c. Die 28 weiteren Hauptlieferanten der Zelle.

Die Verhandlungen mit den Firmen der Gruppe a und c sind sowohl von der Kriegstechnischen Abteilung wie vom Kommissär abgeschlossen.

In der Gruppe b sind die Preisverhandlungen der Kriegstechnischen Abteilung beendet. Der Kommissär hat seine Verhandlungen mit einer Firma dieser Gruppe abgeschlossen. Mit den verbleibenden 4 Firmen möchte er nach Möglichkeit die Verhandlungen gemeinsam aufnehmen.

2. Finanzielle Situation

Die finanzielle Situation bleibt unverändert. In der Berichtsperiode wurden weitere Daten zur Beurteilung und Ermittlung der Gesamtkosten gewonnen. Ob schon beim Zellenpreis im Umfang der gemäss Ziffer 1 oben noch offenen Verhandlungen des Kommissärs zum Teil auf Schätzungen abgestellt werden muss, kann heute gesagt werden, dass die Kosten für die gesamte Mirage-Beschaffung einschliesslich Teuerung 1,3 Milliarden Franken nicht überschreiten werden. Die

noch offenen Revisionen und Preisfestsetzungen können das Gesamtpreisgefüge nicht mehr wesentlich ändern.

Der Kommissär rechnet damit, die noch ausstehenden Verhandlungen im ersten Quartal 1968 abzuschliessen. Dies würde uns ermöglichen, Sie über die definitiven Kosten der Mirage-Beschaffung mit dem Mirage-Bericht VIII (Stichdatum 30. Juni 1968) zu orientieren.

3. Stand der Serienbeschaffung und Fabrikation

3.1 Lizenzfabrikation der Zelle und Gesamtmontage der Flugzeuge in der Schweiz

Die Fabrikations- und Montagearbeiten in der Schweiz laufen erwartungsgemäss weiter mit Ausnahme einer verzögerten Ablieferung des elektronischen Teils der automatischen Steuerhilfe für den Piloten (Auto-Commande). Einige Flugzeuge mussten deshalb vorübergehend ohne diese Ausrüstung an die Truppe abgegeben werden. Für den Einsatz sind diese Flugzeuge voll verwendungsfähig. Bei der Ausbildung unter Allwetterbedingungen ergaben sich jedoch Einschränkungen. Es werden deshalb nur Flugzeuge, die mit Auto-Commande ausgerüstet sind, für diese Ausbildungssparte verwendet.

Per 30. Juni 1967 waren von den Flugzeugen des Typs III S aus den schweizerischen Werken

14 den Fliegertruppen abgegeben

7 in der Phase des Einfliegens und

8 weitere auf der Endmontagelinie im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen.

3.2 Lizenzfabrikation des Triebwerkes in der Schweiz

In der Berichtsperiode wickelte sich der Triebwerkbau in der Schweiz weiterhin programmässig ab. Die Zahl der abgelieferten Einheiten ist auf 52 angestiegen. Weitere 9 Triebwerke befanden sich im Juni dieses Jahres in der Phase der Prüfläufe. Es ist damit zu rechnen, dass die Auslieferung der Triebwerke bis Mitte 1968 abgeschlossen werden kann.

In der Berichtsperiode zeigte sich bei den in Lizenz gebauten Triebwerken, dass mit der französischen Originaleinstellung nicht die optimale Leistungscharakteristik erreicht werden konnte. Da die erforderliche Nachregulierung nur durch die Herstellerfirma vorgenommen werden kann, müssen die Triebwerke im Turnus für kurze Zeit dem Flugbetrieb entzogen werden, wodurch sich Rückwirkungen auf das Einflugprogramm ergeben. Es handelt sich dabei lediglich um eine vorübergehende Erscheinung, da die später zum Einbau gelangenden Triebwerke von vornherein mit der neuen Einstellung versehen sein werden.

Eine Störung am Triebwerkstarter, welche an ausländischen Mirage-Flugzeugen aufgetreten war, erforderte die Demontage und Kontrolle aller bei uns eingebauten Startereinheiten, was sich ebenfalls hemmend auf den Flugbetrieb auswirkte.

3.3 Ersatzmaterial und Bodenausrüstungen für die Direktion der Militärflugplätze und die Fliegertruppen

Der noch zu bearbeitende Anteil für Reserve- und Ersatzmaterial hat in der Berichtsperiode weiter auf noch etwa 5 Prozent des Gesamtumfanges abgenommen.

Das auf Grund der Bestellungen laufend eingehende Reserve- und Ersatzmaterial wird in den Nachschubmagazinen fachgerecht eingelagert.

Das Bodenmaterial für die Einheiten der Fliegertruppen wird – entsprechend den neuesten Erfahrungen aus dem Betrieb – kontinuierlich ergänzt.

Die Truppensortimente sind im Stadium der Zusammenstellung. Wie bereits im letzten Bericht erwähnt, ist deren Bereitstellung auf den vorgesehenen Umrüstungszeitpunkt sichergestellt.

Der Zeitpunkt für die Betriebsbereitschaft der Prüfstände des Zusatzrakentriebwerkes S.E.P.R. kann erst festgelegt werden, wenn die Botschaft Nr. 9632 vom 23. Dezember 1966 über militärische Bauten, Waffen- und Schiessplätze von den Eidgenössischen Räten verabschiedet sein wird.

3.4 Das Ablieferungsprogramm der Flugzeuge an die Fliegertruppen

Vorübergehende Engpässe sind weiterhin während des Einfliegens aufgetreten. Als Ursachen konnten festgestellt werden:

- Triebwerkschwierigkeiten (siehe Ziff. 3.2),
- Störungen in den elektronischen Anlagen, deren Lokalisierung und Behebung infolge Mangels an Fachpersonal relativ lange dauerte und
- für das Einfliegen nicht genügende Wetterbedingungen.

Trotz dieser anfänglichen Schwierigkeiten kann das geplante Ablieferungsprogramm der Flugzeuge an die Fliegertruppen voraussichtlich eingehalten werden, nämlich

- 33 Kampfflugzeuge Mirage-III S zwischen Mitte 1966 und Anfang 1968
- 17 Aufklärer-Mirage-III RS zwischen Mitte 1968 und Mitte 1969.

3.5 Ergänzende Angaben

- Die Arbeiten am Waffensystem-Simulator für den Mirage-III S schreiten voran. Der erste Teil für die Flugsimulation wird gegenwärtig in dem dafür vorgesehenen Raum auf dem Flugplatz Payerne installiert. Der zweite Teil für die taktische Simulation kommt gegenüber dem vertraglichen Termin mit geringer Verspätung zur Ablieferung. Mit dem Einsatz des gesamten Simulators kann ab 1968 gerechnet werden.
- Die im IV. Bericht erwähnte Normalisierung einer Einheit der Taran-Elektronik als Folge der Flugversuche in den USA ist im Gange. Sie bezieht sich, wie anlässlich der Behandlung des V. Berichtes ausgeführt worden ist, vor allem auf die volle Funktionstauglichkeit bei Luft-Boden-Einsätzen und bei der Navigation (Hindernisswarnung). Die Flugzeuge, die sich gegenwärtig in der Endmon-

tage befinden, werden als erste, die bereits der Truppe abgegebenen später mit der normalisierten Einheit ausgerüstet.

Eine gewisse auf fabrikatorische Gründe zurückzuführende Störanfälligkeit von Komponenten der Elektronik wird im Zusammenwirken zwischen Lieferfirma und Kriegstechnischer Abteilung laufend behoben, führt aber gelegentlich, wie in Ziffer 3.4 erwähnt, zu Verzögerungen.

- Ein erster Bestand an Übungs- und Kriegsmunition für die Bordkanonen wurde bestellt und wird der Truppe rechtzeitig zur Verfügung stehen.
- Die Wahl der Bombe für den Erdkampfeinsatz erwies sich als schwieriger als anfänglich angenommen. Gewisse Bombentypen, die unverändert hätten übernommen werden können, würden die Anforderungen, die an eine Mehrzweckbombe gestellt werden müssen, wie auch unsere Sicherheitsbedingungen, nur schlecht erfüllen und wären auf unseren übrigen Kampfflugzeugen nicht verwendbar. In der abschliessenden Evaluation ist nunmehr eine zweckentsprechend konstruierte Bombe in Aussicht genommen worden, die in der Schweiz hergestellt werden soll. Der Entscheid über die Typenwahl ist inzwischen getroffen worden. Die zugehörige Übungsbombe befindet sich bei der Kriegstechnischen Abteilung in Entwicklung.

4. Truppenerfahrungen mit der Mirage-III

4.1 *Wartung und Unterhalt*

In der Zeit vom 1. Januar 1967 bis 30. Juni 1967 standen der Truppe zur Verfügung:

2 Flugzeuge Mirage-III BS

1 Flugzeug Mirage-III RS

13 Flugzeuge Mirage-III S,

wovon 7 im Verlaufe dieser Berichtsperiode der Truppe abgegeben wurden. Ein weiteres Flugzeug ging anfangs des Jahres zwecks Normalisierung an das Eidgenössische Flugzeugwerk zurück.

Zusammen weisen obige Flugzeuge per 30. Juni 1967 eine Gesamtflugleistung von 1620 Stunden auf. Davon wurden in der Berichtsperiode geflogen:

auf Mirage-III BS: 109 Stunden

auf Mirage-III RS: 14 Stunden

auf Mirage-III S: 409 Stunden

Total: 532 Stunden

Grössere Arbeiten innerhalb der Berichtsperiode

Am Aufklärerprototyp Mirage-III RS, Flz. R-2101: Erstmalige Durchführung der «Grossen Kontrolle». Dabei wurden die entsprechenden Arbeitsberichte und Vorschriften bereinigt. Das Flugzeug steht ab 24. Mai 1967 dem Eidge-

nössischen Flugzeugwerk Emmen für verschiedene Abklärungen bezüglich Montage der Aufklärerserie zur Verfügung.

Die Bearbeitung von Vorschriften aller Fachgebiete wurde systematisch fortgesetzt.

Die Zahl der durchgeführten periodischen Kontrollen an Flugzeugen und Triebwerken im vorgeschriebenen Turnus hat entsprechend dem grösseren Flugzeugbestand zugenommen.

Die Ausbildung des Personals der Direktion der Militärflugplätze wurde fortgesetzt; diejenige für das Zusatzrakentriebwerk S.E.P.R. ist für 1968 vorgesehen.

4.2 *Flugdienst*

Die Umschulung weiterer Kampfpiloten im Frühjahr 1967 verlief ohne Zwischenfälle. Der grösste Teil der heute in Ausbildung und Training stehenden Piloten wird in die nächstes Jahr aufzustellenden Kampfstaffeln eingegliedert werden.

Der Schulungsbetrieb litt darunter, dass nur zwei Doppelsteuer-Flugzeuge – und diese wegen notwendiger Unterhaltsarbeiten nicht einmal dauernd – zur Verfügung stehen. Die erfahrungsgemäss erforderliche Anzahl Flüge auf diesem Flugzeug beansprucht deshalb einen zu grossen Anteil der für die Ausbildung verfügbaren Zeitperiode.

Die Ausbildung der Frontpiloten am Taran Feuerleit- und Navigationssystem bietet weniger Schwierigkeiten als ursprünglich erwartet wurde.

Die erste bodengebundene Phase der Ausbildung im Einsatz von Lenkwaffen gegen Erdziele verlief sehr erfolgreich. Sie wird im kommenden Herbst auf dem Kampfflugzeug fortgesetzt.

Die Schulung der neuen Piloten und das Training der bereits früher umgeschulten Besatzungen wurde durch Engpässe in der zur Verfügung stehenden Anzahl Flugzeuge des Typs Mirage-III S etwas beeinträchtigt. Die Engpässe entstanden folgender Umstände wegen:

- Der Bestand an verfügbaren Flugzeugen war knapp infolge des Rückstandes in der Ablieferung (siehe Ziff. 3.4).
- Der Anteil der für die laufende Ausbildung des Bodenpersonals belegten Flugzeuge wirkt sich bei dem noch geringen Flugzeugbestand reduzierend auf die mögliche Anzahl Flüge aus.
- Die Störungsanfälligkeit der Flugzeuge ist zur Zeit, wie aus der Erfahrung früherer Beschaffungen erwartet wurde, noch relativ hoch. Dabei wirken sich die Vielfalt und das unsystematische Auftreten der Störungen erschwerend für deren Lokalisierung und Behebung aus.

Die noch geringe für den Flugdienst zur Verfügung stehende Anzahl Flugzeuge hatte zur Folge, dass seit dem letzten Bericht mit Ausnahme des Verbandsfluges keine neuen Aufgaben in Angriff genommen werden konnten.

Folgende Faktoren werden eine Verbesserung dieser Verhältnisse bringen:

- Der prozentuale Anteil der für die Ausbildung des Bodenpersonals dem Flugbetrieb entzogenen Flugzeuge wird mit zunehmendem Flugzeugbestand reduziert.
- Mit zunehmender Erfahrung des Unterhaltspersonals werden die Reparatur- und damit die Standzeiten der Flugzeuge am Boden kürzer.
- Auf Grund der erkannten Mängel werden am Material laufend Verbesserungen vorgenommen und dadurch potentielle Störungsquellen ausgemerzt.

Der Flugdienst verlief ohne Unfälle. Am 16. Mai 1967 trat an einem Mirage-III S eine Triebwerkstörung auf, die dazu führte, dass nicht mehr die volle Triebwerkleistung verfügbar war und der Flug vorzeitig abgebrochen werden musste. Der Pilot konnte das Flugzeug ohne Schaden zur Landung führen.

5. Beschaffung eines dritten Doppelsitzers Mirage III BS

5.1 Allgemeines

Mit dem Bundesbeschluss vom 7. Oktober 1964 wurde die reduzierte Mirage-Serie wie folgt festgelegt:

36 Kampfflugzeuge Mirage-III S

18 Aufklärungsflugzeuge Mirage-III RS

2 Doppelsitzer Mirage-III BS

1 Jagdflugzeug Mirage-III C.

Die Doppelsitzer dienen der Einführung der Hunter- und Venom-Piloten in die Flugtechnik und den Einsatzbereich eines Mach-2-Deltaflugzeuges. Nach erfolgter fliegerischer Umschulung ist auf dem Mirage-III BS die Blindflugausbildung zu vermitteln. Das Können der ausgebildeten Piloten auf allen Gebieten ist später periodisch zu überprüfen, was für wesentliche Teile nur im Fluge am Doppelsteuer möglich ist. Je weniger Flugstunden die Piloten fliegen, desto wichtiger ist es, sie in regelmässigen Abständen zu kontrollieren. Aus Gründen der Flugsicherheit sowie der raschen und einheitlichen Ausbildung haben alle Flugwaffen für Flugzeuge dieser Leistungsklasse und Komplexität Schulflugzeuge beschafft, in der Regel um 5 bis 10 Prozent des Bestandes an Kampfflugzeugen.

Die Platzverhältnisse im Mirage gestatten es nicht, neben einem zweiten Piloten die volle Elektronik- und Kampfausrüstung mitzuführen. Den dadurch beschränkten Verwendungsmöglichkeiten und dem gegebenen finanziellen Rahmen wurde Rechnung getragen, indem ursprünglich insgesamt nur drei Doppelsitzer bestellt wurden. In der Annahme, dass es gelingen werde, zwei der drei Flugzeuge dauernd in Flugbereitschaft zu halten, schien es möglich, eine Umschulung in kleineren Gruppen von 6–8 Piloten zu gewährleisten. Die regelmässige und sichere Verfügbarkeit der Ausbildungsmittel ist gerade bei den kurzen Dienstleistungen der Milizpiloten eine unbedingte Notwendigkeit.

Im Herbst 1962 wurde für die frühzeitige Erprobung von Komponenten des Waffensystems Mirage-III S auf Antrag der Kriegstechnischen Abteilung eine Mirage-III C beschafft. Die in Frankreich und in der Schweiz herzustellenden Flugzeuge standen für diesen Zweck nicht rechtzeitig zur Verfügung. Die Beschaffung erfolgte anstelle einer der drei ursprünglich bestellten Mirage-III BS.

5.2 Erfahrungen

Die inzwischen gesammelten Erfahrungen zeigen nun, dass mit der Reduktion auf zwei Doppelsitzer eine kontinuierliche Schulung innerhalb der gegebenen Fristen nicht sichergestellt ist. Es kann keine Gewähr geboten werden, dass beide Flugzeuge gleichzeitig flugbereit sind. Schon der Ausfall eines der beiden Doppelsitzer bedeutet, dass sich der Zeitaufwand für die Ausbildung verdoppelt. Andererseits kann nicht a priori nur mit einem Flugzeug geplant werden, weil dann die verfügbaren Ausbildungszeiten nicht ausreichen. Unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsansprüche muss mit einem Minimum von 6 bis 8 Doppelsteuerflügen pro Pilot vor dem ersten Alleinflug auf dem Kampfflugzeug gerechnet werden. Die vorstehenden Ausführungen zeigen indessen, dass die geregelte Durchführung eines Umschulungskurses bei der geringsten Panne in Frage gestellt wird.

Die Reduktion der Zahl auszubildender Piloten seit 1964 bedeutet keine Entlastung, weil bereits bei der ursprünglichen Beschaffung der Doppelsitzer mit Umschulungskursbeständen von 6–8 Piloten gerechnet worden war und kleinere Schülerzahlen den Aufwand an Lehrpersonal nicht rechtfertigen würden.

5.3 Bedarf an Flugstunden mit Mirage-Doppelsitzer-Flugzeugen

a) Bedarf für die Umschulung

- 6– 8 Flüge für Einführung und Angewöhnung bis zum Erlangen der Sicherheit, die für den ersten Alleinflug auf Mirage-III S notwendig ist;
- 6– 8 Flüge für die Schulung im Blindflug unter Allwetterbedingungen;
- 2– 4 Flüge nach dem 1. Alleinflug für die periodische Überprüfung der Flugtechnik und Beherrschung der Verfahren (Standardisierung);
- 2 Flüge für Angewöhnung im Höhendruckanzug und für das Erfliegen der Kampfgipfelhöhe;
- 1– 2 Flüge für die Angewöhnung an den Nachtflug.

17–24 Flüge zu durchschnittlich 45 Minuten, das heisst 15 Stunden pro Pilot.

In den Jahren 1966–1969 werden jährlich 16 Piloten neu umgeschult, in den folgenden Jahren jährlich 6–8 als Ersatz von Abgängen (Einstellung im Flugdienst, Austritt aus den Frontstaffeln).

Somit liegt der jährliche Bedarf für die Umschulung bis Ende 1969 bei etwa 240 Flugstunden, ab 1970 bei etwa 120 Flugstunden.

b) Bedarf für die Kontrolle des Ausbildungsstandes umgeschulter Piloten (Training)

Jeder Pilot hat jährlich 3–4 (Aufkl. Piloten) resp. 4–6 (Kampfpiloten und Fluglehrer) Kontrollflüge am Doppelsteuer zu absolvieren. Diese werden verwendet für die Überprüfung des Ausbildungsstandes, nämlich

1–2 Flüge Blindflug nach Instrumenten

1–2 Flüge einheitliche Flugzeugbedienung im Sicht- oder Blindflug (Standardisierung)

1–2 Flüge Luftkampf- und Nachtflug-Ausbildung (resp. Kontrollflüge in der Funktion eines Fluglehrers für das Lehrpersonal).

Für diese 3–6 Flüge werden pro Pilot und Jahr 3–4 Flugstunden eingesetzt.

c) Jährlicher Bedarf für Umschulung und Training

	Umschulung		Training		pro Jahr total Fl. Std.
	Piloten	total Fl. Std.	Piloten	total Fl. Std.	
1967	16	240	25	100	340
1968	16	240	35–40	120	360
1969	16	240	40–50	120	360
1970	8	120	70	240	360

und folgende Jahre.

5.4 Notwendigkeit

Für die vorstehend dargelegten Bedürfnisse des Flugdienstes sollten daher pro Jahr zur Verfügung stehen:

240–120 Flugstunden für Ausbildung und Umschulung,

120–240 Flugstunden für Kontrollflüge usw. der ausgebildeten Piloten,

d.h. 360 Flugstunden pro Jahr.

Mit den heute vorhandenen 2 BS-Flugzeugen können aber, auch bei bester Ausnützung der Arbeitskapazität der Direktion der Militärflugplätze, zufolge zeitweiser periodischer Stilllegung für Kontrollarbeiten, Behebung von Störungen usw. höchstens 120 Flugstunden je Flugzeug oder total 240 Flugstunden pro Jahr erreicht werden. Dabei sind unvorhergesehene Ereignisse wie zum Beispiel der Verlust eines Flugzeuges noch nicht miteingerechnet.

Mit eine Ursache hiefür ist, dass bei den konzentrierten Ausbildungs- und Umschulungskursen, speziell in deren erstem Teil, die beiden BS-Flugzeuge täglich voll einsatzbereit sein sollten, was aber aus den genannten Gründen (Kontrollen, Störungen) praktisch nicht möglich ist.

Aus den Ausführungen geht hervor, dass ein drittes Flugzeug Mirage-III BS aus ausbildungstechnischen und betrieblichen Gründen notwendig ist. Dies erfordert zudem eine entsprechende Vergrößerung des Bestandes an spezifischem BS-Ersatzmaterial, welche mit einen wichtigen Faktor zur Erhaltung der Einsatzbereitschaft der Flugzeuge darstellt.

Bis zum Eintreffen eines dritten Doppelsitzer-Flugzeuges muss in Kauf genommen werden, dass in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht alle angestrebten Ziele der Ausbildung erreicht werden können. Die mit dem heute erprobten Umschulungsverfahren erzielte Sicherheit im Flugdienst darf nicht durch eine Herabsetzung der Zahl anfänglicher Doppelsteuerflüge in Frage gestellt werden. Wenn die Schulung auf dem Doppelsitzer nach bisheriger Erfahrung 6 der verfügbaren 17 Wochen beansprucht, bleibt für die eigentliche Kampfausbildung zu wenig Zeit übrig. Die Lage wird ab Anfang 1968 etwas verbessert, indem auch der Mirage-Simulator für die Grundausbildung herangezogen werden kann.

5.5 Aderweitige Verwendung des Mirage-III BS

Die Flugzeuge Mirage-III BS sind beschränkt kriegstauglich. Sie können eine Luft-Boden-Lenkwafe Nord AS-30 mitführen. Mit dieser kann das Flugzeug im Verband mit Mirage-III S zur Bekämpfung schwieriger Erdziele eingesetzt werden. Es eignet sich zudem für die Sichtaufklärung.

5.6 Lieferbarkeit und Kostenfrage

Wird der Beschaffung eines dritten Doppelsitzer Mirage-III BS zugestimmt, so ist diese nach der kommerziell und terminlich günstigsten Variante mit einem Kostenumfang inkl. Teuerung von 7 Millionen Franken durchzuführen, wobei mit Ausnahme des Rumpfes und spezifischer BS-Ersatzteile, soweit als möglich, alles übrige Material aus Reservebeständen der Direktion der Militärflugplätze entnommen wird. Das Flugzeug könnte in der ersten Hälfte 1970 zur Ablieferung an die Truppe gelangen.

Die Beschaffung dieses Flugzeuges stellt eine Erweiterung des durch den Bundesbeschluss vom 7. Oktober 1964 über die Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III bewilligten reduzierten Beschaffungsumfanges dar. Infolgedessen muss hierfür ein besonderer Zusatzkredit in der Höhe von 7 Millionen Franken bewilligt werden. Damit erhöht sich der für die Beschaffung von Mirage-Flugzeugen insgesamt bis heute bewilligte Kredit von 1178 Millionen auf 1185 Millionen Franken. Obschon somit total 58 statt 57 Flugzeuge beschafft werden sollen, kann schon heute gesagt werden, dass der bereits wiederholt angegebene Gesamtaufwand von 1,3 Milliarden Franken – und zwar mit Einschluss der Teuerung, für deren Ausgleich noch ein weiteres Zusatzkreditbegehren in Aussicht gestellt wurde – nicht überschritten werden wird.

5.7 Mirage-III C

Nachdem dieses Flugzeug seine Aufgabe als Versuchsträger für Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Abschuss von Lenkwaften und dem Verhalten im Fluge von weiteren Komponenten des Waffensystems Mirage-III S erfüllt hatte, wurde es als Ziel- und Begleitflugzeug für den rein technischen Flugbetrieb der Kriegstechnischen Abteilung benützt.

Ein nachträglicher Umbau des Flugzeuges in eine S-, RS- oder BS-Version kommt aus technischen Erwägungen (kürzerer Rumpf, anderes Triebwerk) nicht in Frage. Zudem verfügt es weder über eine Bewaffnung, noch über Navigationsgeräte und ist aus Gründen der Ausbildung und Infrastruktur für den Einsatz bei den Fliegertruppen ungeeignet. Es steht der Kriegstechnischen Abteilung zur Verfügung.

6. Zusammenfassung und Antrag

Die Revision der Verträge ist heute so weit vorangeschritten, dass die Gesamtkosten einschliesslich Teuerung von 1,3 Milliarden Franken nicht überschritten werden.

Die Fabrikation in der Schweiz läuft weiterhin planmässig und nähert sich für die Hauptgruppen ihrem Ende. Dagegen ist in der Ablieferung der Flugzeuge an die Fliegertruppen ein leichter Rückstand eingetreten, der jedoch voraussichtlich bis zum Auslaufen der Mirage-III S-Serie wieder eingeholt werden kann.

Die Eingliederung des neuen Materials bei den Fliegertruppen vollzieht sich weiterhin ohne unerwartete Störungen und Überraschungen.

Für die Ausbildung ist es notwendig, über ein zusätzliches Doppelsitzer-Flugzeug Mirage-III BS zu verfügen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beehren wir uns, Ihnen zu beantragen, vom vorliegenden VI. Bericht Kenntnis zu nehmen und dem beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend Zusatzkredit für die Beschaffung eines dritten Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS zuzustimmen. Die Verfassungsmässigkeit des zu fassenden Beschlusses ergibt sich aus Artikel 20, die Zuständigkeit der Bundesversammlung aus Artikel 85, Ziffer 10 der Bundesverfassung.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 7. Juli 1967.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Bonvin

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Entwurf

Bundesbeschluss
betreffend Zusatzkredit für die Beschaffung eines dritten
Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in einen Bericht und eine Botschaft des Bundesrates vom
7. Juli 1967,

beschliesst:

Art. 1

Der Beschaffung eines dritten Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS wird
zugestimmt und dafür ein Zusatzkredit von 7 Millionen Franken bewilligt.

Art. 2

Der jährliche Zahlungsbedarf ist im Voranschlag einzustellen.

Art. 3

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich und tritt sofort in Kraft.
Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

VI. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Stand der Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III und Botschaft betreffend Zusatzkredit für die Beschaffung eines dritten Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS (Vom 7. Juli 1967)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	32
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9757
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.08.1967
Date	
Data	
Seite	52-63
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 711

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.