

Bundesblatt

Bern, den 6. Februar 1970 122. Jahrgang Band I

Nr. 5

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 40.– im Jahr, Fr. 23.– im Halbjahr, Ausland Fr. 52.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschemattstrasse 36, 6000 Luzern, Tel. 041/23 66 66

10 479

XI. Bericht **des Bundesrates an die Bundesversammlung** **über den Stand der Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III** **und** **Botschaft** **betreffend Beschaffung eines vierten Doppelsitzer-Flugzeuges** **Mirage-III BS**

(Vom 21. Januar 1970)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Gemäss Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 7. Oktober 1964 über die Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III ist der Bundesrat beauftragt, den eidgenössischen Räten bis zur Ablieferung der in Artikel 2 dieses Beschlusses genannten Flugzeuge je auf die Frühjahrs- und Herbstsession über den Stand der Beschaffung zu berichten. Wir beehren uns daher, Ihnen nachfolgend den XI. Bericht über dieses Beschaffungsvorhaben zu unterbreiten. Er gibt grundsätzlich den bis zur Endablieferung dieser Flugzeuge erreichten Stand wieder und stellt, dem eingangs erwähnten Auftrag entsprechend, zugleich den Schlussbericht dar.

Aus den nachstehenden Ausführungen geht hervor, dass der im VII. Bericht bekanntgegebene Ablieferungstermin eingehalten werden konnte, da das letzte Flugzeug im August 1969 aus der Schweizer Fabrikation den Fliegertruppen übergeben wurde.

Wie im X. Bericht zum Ausdruck kam, stand die Frage des Ersatzes des am 3. April 1969 verloren gegangenen Typs Mirage-III BS bereits in Prüfung. Diese hat nun ergeben, dass ein Ersatz im Interesse der Ausbildung der Mirage-Piloten notwendig ist. Wir beehren uns daher, Ihnen im Abschnitt II dieses Schlussberichtes die Beschaffung eines vierten Doppelsitzer-Flugzeuges zu beantragen.

I. Schlussbericht

1. Kosten der Mirage-Beschaffung

Im VIII. Bericht vom 3. Juli 1968 haben wir Sie darüber orientiert, dass mit Gesamtkosten zwischen 1185 und 1205 Millionen Franken zu rechnen sei. Im X. Bericht vom 9. Juli 1969 konnten wir melden, dass die bereits bewilligten 1184,9 Millionen Franken für 58 Flugzeuge ausreichen würden und dass darauf verzichtet werden könne, einen weiteren, teuerungsbedingten Zusatzkredit anzufordern.

Diese letzte Kostenprognose konnte eingehalten werden. Die von Ihnen für 58 Flugzeuge bewilligten Mittel, nämlich

827,9	Millionen Franken mit Bundesbeschluss vom 21. Juni 1961
200	Millionen Franken mit Bundesbeschluss vom 7. Oktober 1964
150	Millionen Franken mit Bundesbeschluss vom 12. Oktober 1965
7	Millionen Franken mit Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1967
1184,9	Millionen Franken total,

reichen für die Beschaffung aus. Sie schliessen die Teuerung, die Kosten der Reduktion sowie die über Mirage-Kredite ausgeführten Investitionen für die Fabrikation und für die Fliegertruppen ein.

Zu Lasten der im VIII. Mirage-Bericht erwähnten 200 Millionen Franken, die zum damaligen Zeitpunkt noch auf Berechnungen und Schätzungen basierten, konnten in der Zwischenzeit für weitere 160 Millionen Franken Bestellungen erteilt werden. Der Restbetrag ist reserviert für die Nachrüstung aller Flugzeuge auf einen einheitlichen Modifikationsstand, die Ergänzung des Ersatzteilstockes auf den erforderlichen Stand auf Grund einer breiteren Betriebserfahrung, für weiteres Korps- und Instruktionsmaterial sowie die Reparatur des am 13. Mai 1969 in Buochs verunfallten Kampfflugzeuges Mirage J-2302. Diese Arbeiten und Beschaffungen haben unter Wahrung der ständigen Kriegsbereitschaft unserer Mirage-Flugzeuge zu erfolgen und erstrecken sich deshalb notwendigerweise über einen längeren Zeitraum.

2. Abschluss der Lizenzfabrikation und Ablieferung der letzten Flugzeuge

Die Lizenzfabrikation inklusive Endmontage und Einfliegen aller in der Schweiz in Auftrag gegebenen Flugzeuge der Typen Mirage-III S und III RS ist abgeschlossen. Die im letzten Bericht noch als in der Einflugphase gemeldeten drei Aufklärer wurden am 11. Juni, 2. Juli und 5. August des vergangenen Sommers an die Fliegertruppen abgeliefert. Das im VII. Bericht vom 31. Januar 1968 angegebene revidierte Ablieferungsprogramm, nämlich

- 33 Kampfflugzeuge Mirage-III S zwischen Mitte 1966 und Sommer 1968,
- 17 Aufklärer Mirage-III RS zwischen Mitte 1968 und Sommer 1969,

konnte damit eingehalten werden. Es entspricht einer Lieferkadenz von durchschnittlich $1\frac{1}{4}$ Flugzeugen je Monat.

Das nachträglich bewilligte dritte Doppelsitzerflugzeug Mirage-III BS, das an sich nicht Gegenstand unserer regelmässigen Mirage-Berichte war, konnte am 21. November 1969 mit einigen Monaten Vorsprung gegenüber dem geplanten Ablieferungstermin ebenfalls den Fliegertruppen abgegeben werden.

3. Truppenerfahrungen mit dem Mirage-III in der Berichtsperiode

Im Rahmen der in der Berichtsperiode durchgeführten Wiederholungskurse von Mirage-Einheiten wurde die Ausbildung ergänzt und vertieft. Der Truppenbetrieb ergab keine nennenswerten Schwierigkeiten; die gesteckten Ausbildungsziele wurden erreicht. Die Flugstundenzahlen bewegten sich im bisherigen Rahmen.

Es wurde ein weiterer Umschulungskurs für Piloten der Aufklärungs- und der Kampfflugzeuge durchgeführt. Infolge des Verlustes eines Doppelsitzers am 3. April 1969 musste der Pilotenbestand des Kurses auf die Hälfte reduziert werden. Ansonst verlief die Ausbildung ohne Schwierigkeiten.

Der Einsatz der Mirage-Flugzeuge ab Kriegsstützpunkten ist gewährleistet. Von diesen Stützpunkten aus wurden auch Flüge mit dem Zusatzraketen-triebwerk und Einsätze bei Nacht durchgeführt. Es ergaben sich dabei keine besonderen Schwierigkeiten.

Abgesehen von einem Zwischenfall, bei welchem ein Flugzeug wegen Versagens des Bremsschirms in die Notfanganlage am Pistenende einrollte, verlief der Flugdienst ohne Zwischenfälle.

4. Chronologischer Rückblick auf die Hauptereignisse der Mirage-Beschaffung

- | | |
|----------------|--|
| 1958, August | – Auftragserteilung für die Vorarbeiten zur Beschaffung von Militärflugzeugen. |
| 1958/59 | – Evaluationsarbeiten der «Arbeitsgruppe für militärische Flugzeugbeschaffung» (AGF). |
| 1959, Oktober | – Schlussbericht und Antrag der Arbeitsgruppe für militärische Flugzeugbeschaffung zugunsten des Typs Mirage-III. |
| 1960, Frühjahr | – Zusatzauftrag an die Arbeitsgruppe für militärische Flugzeugbeschaffung zur Evaluation des amerikanischen Flugzeuges Northrop N-156 F «freedom fighter». |
| Sommer | – Auftrag des Bundesrates an die Arbeitsgruppe für militärische Flugzeugbeschaffung zur Neubeurteilung der Flugzeuge Mirage und Draken. |
| November | – Vorführungsflüge in Emmen vor dem Bundesrat und den Militärkommissionen der eidgenössischen Räte. |
| Dezember | – Entscheid des Bundesrates für den Mirage-III. |

- | | |
|------------------|--|
| 1961, April | - Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschaffung von Kampfflugzeugen (Mirage-III S) und von weiterem Material für die Fliegertruppen. |
| Juni | - Entsprechender Bundesbeschluss. |
| Dezember | - Entscheid des Bundesrates für das TARAN-Feuerleit- und Navigationssystem. |
| Ende Dezember | - Auslieferung der ersten Zeichnungen im Rahmen der Lizenz und Beginn der Fabrikationsvorbereitungen in der Schweiz. |
| 1962, August | - Schaffung der Projektleitung Mirage bei der Kriegstechnischen Abteilung. |
| September | - Abnahme eines Mirage-III C, der anschliessend zum Versuchsflugzeug der Kriegstechnischen Abteilung umgebaut wurde. |
| 1962/63 | - Festlegen der technischen Detaildefinitionen des Mirage-III S und III RS, u. a. mit Hilfe von Präzisionsmaquetten. |
| | - Aufstellen des generellen Erprobungsprogramms. |
| 1963, Januar | - Beginn der Flug- und Schiessversuche mit dem Mirage-III C in Frankreich. |
| Oktober-Dezember | - Erste Flüge der beiden in Frankreich angekauften Mirage-III BS Doppelsitzer sowie des ersten Einsitzers Mirage-III S-01 (ohne Taran) in Frankreich. |
| | - Mehrkostenberechnungen der Kriegstechnischen Abteilung. |
| 1964, Januar | - Erster Flug des zweiten Einsitzers Mirage-III S-02 (mit Taran) in Frankreich. |
| April | - Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Zusatzkredites für die Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III. |
| April-Juli | - Abgabe der beiden Mirage-Doppelsitzer an die Fliegertruppen, nachdem sie in Frankreich im Rahmen des Flugversuchsprogramms verwendet worden waren. |
| Juni-August | - Verlegung der TARAN-Erprobung des Mirage-III S-02 von Frankreich nach Holloman Air Force Base, Neumexiko, USA. |
| Juni | - Postulat Bärlocher betreffend vorläufigen Verzicht auf das Eingehen weiterer Verpflichtungen. |
| Sommer | - Die vom Nationalrat und vom Ständerat eingesetzten Kommissionen untersuchen in Arbeitsgemeinschaft die Mirage-Angelegenheit. |

- | | |
|-----------------|---|
| Oktober | - Bundesbeschluss betreffend die Reduktion der Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III von 100 auf 57. |
| November | - Einsetzung des Kommissärs für die Revision der Mirage-Verträge infolge der Reduktion des Lieferumfanges.
- Erster Flug des Aufklärer-Musterflugzeuges Mirage-III RS in Frankreich. |
| Dezember | - Erster Flug des Kampfflugzeuges Mirage-III S, Serie Nr. 03, aus französischer Fabrikation und Schweizer Montage. |
| 1965, Oktober | - Erster Flug des ersten in der Schweiz hergestellten Kampfflugzeuges Mirage-III S. |
| 1966, April | - Beginn der Ablieferung der Flugzeuge Mirage-III S aus der schweizerischen Produktion an die Fliegertruppen. |
| 1967, 1. Hälfte | - Abschluss der Preisverhandlungen der Kriegstechnischen Abteilung und der Reduktionsverhandlungen des Kommissärs mit der Mehrzahl der schweizerischen Fabrikanten. |
| 1968, 1. Hälfte | - Berechnung der Gesamtkosten der Mirage-Beschaffung mit einer Genauigkeit von + 10 oder - 10 Millionen Franken. |
| Juni | - Abgabe des ersten in der Schweiz gebauten Aufklärers Mirage-III RS an die Fliegertruppen. |
| 1969, August | - Abgabe des letzten Mirage-III RS aus der Schweizer Fabrikation an die Fliegertruppen. |

5. Schlussfolgerung aus der Beschaffungserfahrung

Der chronologische Rückblick auf die Mirage-Beschaffung zeigt, dass die Evaluation, Weiterentwicklung und Erprobung für die besondern schweizerischen Bedürfnisse sowie schliesslich die Herstellung von 57 Kampfflugzeugen genau 11 Jahre erfordert haben, wobei von Anbeginn an die Lizenzfabrikation vorgesehen war.

Ein noch grösserer Zeitbedarf wurde durch die Überlappung von Entwicklung und Beschaffung zwar verhindert, doch wies dieses Verfahren entscheidende Mängel auf, wie dies schon im Bericht vom 1. September 1964 Ihrer parlamentarischen Untersuchungskommissionen zum Ausdruck kam. Die bei der Mirage-Beschaffung nicht klar vorgenommene Grenzziehung zwischen Entwicklung und Beschaffung, u. a. verbunden mit dem Fehlen der notwendigen Erfahrung und mit Personalmangel, führten dazu, dass zeitweise der Überblick verloren ging, was zu den Ihnen bekannten Folgen führte. Den in der Motion der Arbeitsgemeinschaft «Mirage» aufgestellten Forderungen organisatorischer Art ist mit

der inzwischen verwirklichten Reorganisation des Militärdepartements Rechnung getragen worden.

Eine wichtige Schlussfolgerung besteht sicher auch darin, dass ein Erneuerungsrhythmus über eine derart lange Zeitspanne auf die Dauer die Aufrechterhaltung eines genügenden Kampfflugzeugbestandes nicht zu garantieren vermag. Bei künftigen Flugzeugbeschaffungen müssen deshalb kosten-, zeit- und personalökonomischere Lösungen mit überblickbarem Risiko gesucht werden.

6. Gesamterfahrungen mit dem Mirage-III bei der Truppe

6.1 Wartung und Unterhalt

Bezüglich der Wartungsarbeiten ist die Miliztauglichkeit der Flugzeuge gewährleistet.

Bei der Reparaturstufe I, insbesondere hinsichtlich der Lokalisierung von Störungen und deren Behebung, ist ebenfalls die Miliztauglichkeit erreicht, wenn für das Gebiet der Elektronik ein kleines Berufskader beigegeben wird; dieses ist heute organisch in den entsprechenden Truppeneinheiten eingegliedert.

Für die Arbeiten der Reparaturstufe II ist Berufspersonal für die Leitung und Überwachung der Arbeiten erforderlich. Dessen Verfügbarkeit auf den Stützpunkten ist durch die Formationen des neuen Flieger- und Fliegerabwehrparks, die zum grössten Teil aus Berufspersonal der Abteilung der Militärflugplätze bestehen, gewährleistet.

Die Reparaturstufe III wird, wie bei allen andern Flugzeugtypen, ausschliesslich durch Berufspersonal sichergestellt.

Bedingt durch die Komplexität des Materials ist der Arbeitsaufwand für Wartung und Unterhalt der Mirage-Flugzeuge allgemein gross. Von der seinerzeit angemeldeten Personalvermehrung bei der Abteilung der Militärflugplätze musste deshalb in vollem Umfange Gebrauch gemacht werden.

6.2 Flugdienst

Allgemein hat sich das Waffensystem Mirage-III S/RS in seiner hauptsächlichen Verwendung als Jagdflugzeug beziehungsweise Aufklärungsflugzeug bewährt. Die komplexen Einrichtungen verlangen allerdings eine intensive Ausbildung der fliegenden Besatzungen und des Bodenpersonals.

Die Ausbildung der Berufspiloten gibt zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Der umfangreiche Ausbildungsstoff konnte bewältigt werden.

Bei den Milizpiloten der Kampfstaffeln erlaubt der heute erreichte Ausbildungsstand Tageseinsätze mit Lenkwaffen und Kanonen sowohl gegen Luft- als auch gegen Erdziele unter allen Wetterbedingungen. Bezüglich der Milizpiloten der Aufklärerflugzeuge schliesslich kann festgestellt werden, dass das gesteckte Ausbildungsziel erreicht worden ist.

6.3 Problem der Flottengrösse

Die vorhandene Zahl an Mirage-III S-Flugzeugen, in Verbindung mit der durch die friedensmässige Arbeitszeit gegebenen Einschränkung der Bereitstellungskapazität der Abteilung der Militärflugplätze als ziviler Verwaltungsorga-

nisation, erlaubt nur ausnahmsweise, den Umschulungskursen und Staffeln die optimale Zahl flugbereiter Flugzeuge zur Verfügung zu stellen. Dies wirkt sich auf die Ausbildung der Kampfpiloten zeitraubend und damit störend aus.

Bei den etwas weniger aufwendigen Aufklärerflugzeugen, bei denen auch der Anteil an Milizpiloten mit niedrigerem Flugstundensoll grösser ist, sind die Verhältnisse besser.

6.4 Anteil der Doppelsitzer

Für den Umschulungs- und Trainingsbetrieb der Piloten der 54 Kampf- und Aufklärerflugzeuge müssen dauernd zwei Flugzeuge zur Verfügung stehen. Um diese Bereitschaft sicherzustellen, sollten mindestens drei Flugzeuge vorhanden sein, da die Erfahrung gezeigt hat, dass im Friedensbetrieb durchschnittlich nicht mehr als zwei Drittel der Flugzeuge flugbereit gehalten werden können.

Nach dem Verlust des einen Doppelsitzers am 3. April 1969 konnte mit der Ablieferung des dritten, nachträglich bewilligten Flugzeuges soeben der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt, die erstrebte Sanierung jedoch leider noch nicht erreicht werden. Auf die notwendige Beschaffung eines vierten Flugzeuges Mirage-III BS werden wir deshalb im Kapitel II zurückkommen.

6.5 Taktische Gesamtbeurteilung unserer Mirage-III S und III RS

Beide Flugzeugtypen können als moderne, hochleistungsfähige Waffensysteme angesprochen werden. In den Aufgaben der Luftverteidigung und der Aufklärung, wofür sie nach der Reduktion des Beschaffungsumfanges in erster Linie eingesetzt werden sollen, erfüllen diese Waffensysteme die in sie gesetzten Erwartungen.

Die ausländischen Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Mirage-III einen hohen Kampfwert besitzen und ihn voraussichtlich über längere Zeit behalten werden. Dies dürfte noch in höherem Masse auf die schweizerischen Versionen S und RS zutreffen, die auf unsere besonderen Bedürfnisse zugeschnitten sind.

7. Rüstungsvorhaben im Zusammenhang mit der Mirage-Beschaffung

Mit der Mirage-Beschaffung eng verbunden sind eine Anzahl weiterer Geschäfte, die nicht in unsere halbjährliche Berichterstattung fallen. Um den vorliegenden Schlussbericht abzurunden, haben wir indessen in der Folge auch die wichtigsten dieser meist aus andern Krediten finanzierten Geschäfte zusammengestellt.

7.1 Kurzstart und Kurzlandung

Gemäss den Mirage-Beschaffungsbotschaften 1961 und 1964 waren die Flugzeuge für den späteren Ausbau für Kurzstart und Kurzlandung vorzubereiten. Die Realisierung und Beschaffung entsprechender Einrichtungen sollte indessen Gegenstand später anzufordernder Kredite werden.

a. Kurzstarteinrichtungen

Die Kurzstarteinrichtungen ermöglichen die Evakuierung der Mirage-Flugzeuge von teilweise zerstörten Stützpunkten auf Ausweichstützpunkte.

Nachdem die eigentlichen technischen Entwicklungsversuche im Winter 1965/66 in Frankreich durchgeführt worden waren, folgten im April 1968 Truppenversuche auf einem schweizerischen Kriegsstützpunkt. Die Erfahrungen aus diesen Versuchen führten zur endgültigen Definition und Beschaffungsreife des Kurzstartmaterials. Dieses soll im Rahmen des Rüstungsprogramms 1970 mit einem Kostenaufwand von 1,05 Millionen Franken beschafft werden.

b. Kurzlandesystem

Eine weiter gehende Zielsetzung sieht vor, die Kurzstarteinrichtungen durch ein Kurzlandesystem zu ergänzen, um damit notfalls einen beschränkten operationellen Flugbetrieb von teilweise zerstörten Stützpunkten aus möglich zu machen.

Das Kurzlandesystem besteht aus einem Fanghaken am Flugzeug und einer Kabel-Bremsanlage, die rasch auf intakt gebliebenen Teilstücken des Flugplatz-Pisten-Systems montiert werden kann.

Leider ereignete sich bei der Erprobung des Kurzlandesystems auf dem Militärflugplatz Buochs am 13. Mai 1969 ein Flugunfall, über den wir in unserem X. Bericht orientiert haben. Obwohl der Unfall nicht mit der erprobten Kurzlande-Kabel-Bremsanlage zusammenhing, sondern mit einer Notfanganlage, wie sie am Pistenanfang und -ende aller unserer stark frequentierten Militärflugplätze montiert sind, ergibt sich durch die Reparatur des Versuchsflugzeugs eine unliebsame Verzögerung im Abschluss der Erprobungen.

Ob das Kurzlandesystem schliesslich zur Beschaffung beantragt werden soll, hängt vom Ergebnis der abschliessenden Erprobung und Evaluation ab.

7.2 Neue Fliegerbomben

Entwicklungsarbeiten im Hinblick auf eine Reihe moderner Fliegerbomben unterschiedlichen Kalibers und verschiedener Charakteristik sind schon vor geraumer Zeit in das Forschungs-, Entwicklungs- und Versuchsprogramm des Militärdepartements aufgenommen worden. Gemäss früherer Praxis sollten die neuen Bomben in ihrer Verwendungsmöglichkeit nicht auf einen einzigen Flugzeugtyp beschränkt bleiben.

Im Rahmen der Mirage-Beschaffungsbotschaften 1961 und 1964 bzw. der in diesem Zusammenhang bewilligten Kredite war ein Betrag für die Beschaffung zusätzlicher Fliegerbomben ausgeschieden. Als erste Folge der im vorhergehenden Absatz erwähnten Entwicklungsarbeiten stehen nunmehr eine für Venom-, Hunter- und Mirage-Flugzeuge taugliche Serie sowie zugehörige Übungsbomben in Beschaffung. Mit diesen Bomben werden auf breiter Basis Erfahrungen gesammelt im Hinblick auf spätere Ausführungen, für die sich ein

Bedarfs-Schwerpunkt bei der Beschaffung des neuen Erdkampfflugzeuges ergeben dürfte.

8. Zusammenfassung

Die Kosten für die von Ihnen bewilligten 58 Mirage-Flugzeuge bleiben im Rahmen der dafür bereits gesprochenen Kredite.

Die Fabrikation und die Ablieferung dieser 58 Flugzeuge an die Fliegertruppen – auch des nachträglich bewilligten dritten Doppelsitzers – sind abgeschlossen.

Die Planung und die Abwicklung des Mirage-Geschäftes von der Evaluation bis zur Ablieferung der letzten Flugzeuge haben 11 Jahre beansprucht. Im Interesse der Erhaltung eines genügenden Bestandes an Kampfflugzeugen sind bei künftigen Flugzeugbeschaffungen kosten-, zeit- und personalökonomischere Lösungen anzustreben.

Die Truppenerfahrungen mit den Waffensystemen Mirage-III S und III RS sind positiv, und die Beurteilung ihres taktischen Kampfwertes ist ausgezeichnet. Die Anforderungen bewegen sich an der Grenze dessen, was heute von Milizformationen bewältigt werden kann.

II. Beschaffung eines vierten Doppelsitzers Mirage-III BS

1. Flugunfall vom 3. April 1969

Wie wir in unserem X. Bericht mitteilten, ging am 3. April 1969 ein Flugzeug des Typs Mirage-III BS durch Absturz verloren. Die noch nicht ganz abgeschlossene Unfallabklärung hat bis heute ergeben:

Die vom Fluglehrer rapportierte Triebwerkstörung (Leistungsverlust) hat sich bestätigt. Ein mechanischer Defekt am Triebwerk lag indessen nicht vor. Der Leistungsabfall ist einem verstopften Filter in der hydraulischen Triebwerkregulierung zuzuschreiben.

Vorsorgliche Massnahmen zur künftigen Vermeidung dieser Störung sind getroffen worden.

2. Begründung für die nachträgliche Beschaffung eines vierten Doppelsitzers Mirage-III BS

In unserem VI. Bericht vom 7. Juli 1967 und der damit verbundenen Botschaft haben wir unter den Ziffern 5.1 bis 5.5 die Notwendigkeit von drei Doppelsitzern Mirage-III BS zur dauerhaften Sicherstellung einer kriegsgenügenden Ausbildung der Mirage-Piloten ausführlich begründet. Sie haben in der Folge am 3. Oktober 1967 der nachträglichen Beschaffung des dritten Flugzeugs zugestimmt. Über dessen Ablieferung konnten wir Ihnen vorstehend berichten. Nach dem inzwischen erlittenen Verlust des Doppelsitzers U-2002 besteht heute wieder die nämliche Ausgangslage wie 1967.

Der Absturz hat uns zu einer neuerlichen Überprüfung der Bedürfnisse im Lichte der Erfahrungen der vergangenen Jahre veranlasst. Dabei wurde von

der Voraussetzung ausgegangen, dass die Flugzeuge Mirage-III S, III RS und III BS auf längere Zeit im Dienste unserer Flugwaffe stehen werden. Die Überprüfung hat unsere Darlegungen im VI. Bericht in jeder Beziehung bestätigt. Ein Ersatz des verlorenen Flugzeuges ist notwendig.

3. Beschaffungsart, Kosten und Termine

Die beiden ersten Doppelsitzerflugzeuge wurden flugbereit aus Frankreich bezogen. Beim dritten lieferte die französische Firma im wesentlichen den Rumpf mit der Doppelkabine sowie spezifische BS-Ersatzteile, wogegen alles übrige Material, wie Flügel, Fahrwerk, Triebwerk usw., aus den Reservebeständen der Abteilung der Militärflugplätze entnommen wurde und die Endmontage im Eidgenössischen Flugzeugwerk erfolgte. Damit konnte eine preisgünstige Lösung verwirklicht werden.

Für die Beschaffung des vierten Doppelsitzers ist eine Lösung vorgesehen, bei der sich der schweizerische Anteil auf das Triebwerk, die Schleudersitzanlage und einen Teil der Bordinstrumente erstrecken wird. Unter diesen Voraussetzungen betragen die Kosten für den vierten Mirage-III BS 8 Millionen Franken inklusive Teuerung, um welchen Betrag sich also die Gesamtkosten der Mirage-Beschaffung für nunmehr 59 Flugzeuge erhöhen werden.

Bei einer Auftragserteilung im ersten Quartal 1970 kann mit der Ablieferung an die Fliegertruppen auf Beginn des Jahres 1972 gerechnet werden.

Dieser Aufwand ist in der langfristigen Finanzplanung des Militärdepartements erfasst.

Die Verfassungsmässigkeit des zu fassenden Beschlusses ergibt sich aus Artikel 20, die Zuständigkeit der Bundesversammlung aus Artikel 85, Ziffer 10 der Bundesverfassung.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beehren wir uns, Ihnen zu beantragen,

- a. vom vorliegenden XI. Mirage-Bericht (Schlussbericht) Kenntnis zu nehmen und den Bundesrat von der weiteren Berichterstattung über den Stand der Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III zu entbinden;
- b. dem beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Beschaffung eines vierten Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS zuzustimmen.

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

Bern, den 21. Januar 1970

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Beschaffung eines vierten Doppelsitzer-Flugzeuges
Mirage-III BS

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in einen Bericht und eine Botschaft des Bundesrates vom
21. Januar 1970¹⁾,

beschliesst:

Art. 1

Der Beschaffung eines vierten Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS wird
zugestimmt und dafür ein Zusatzkredit von 8 Millionen Franken bewilligt.

Art. 2

Der jährliche Zahlungsbedarf ist im Voranschlag einzustellen.

Art. 3

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich und tritt sofort in Kraft.

² Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

XI. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Stand der Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III und Botschaft betreffend Beschaffung eines vierten Doppelsitzer-Flugzeuges Mirage-III BS (Vom 21. Januar 1970)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10479
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.02.1970
Date	
Data	
Seite	113-123
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 594

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.