

8703

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Beschaffung von Helikoptern und Material für die
Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln**

(Vom 11. März 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

In unserer Botschaft vom 30. Juni 1960 (BBl 1960, II, 321) betreffend die Organisation des Heeres (Truppenordnung) haben wir darauf hingewiesen, dass noch weitere Materialbeschaffungen und Bauten notwendig werden, die gesonderte Kreditvorlagen bedingen. Dies ist eine Folge der Anpassung unserer Armee an die Bedürfnisse der modernen Kriegführung und Kriegstechnik. Als wichtigste Massnahmen, die diesbezüglich bereits ergriffen wurden und noch zu verwirklichen sein werden, sind die Verbesserung der Beweglichkeit, die Erhöhung der Feuerkraft und die Modernisierung der Luftverteidigung zu nennen.

In diesem Sinne haben Sie mit Bundesbeschluss vom 16. März 1961 (BBl 1961, I, 622, Rüstungsprogramm 1961) der Beschaffung von Kriegsmaterial zugestimmt. Sie beschlossen ferner am 21. Juni 1961 (BBl 1961, I, 1613) die Beschaffung von Kampfflugzeugen (Mirage III S) und von weiterem Material für die Fliegertruppen, am 13. Dezember 1961 (BBl 1961, II, 1365) die Verstärkung der terrestrischen Fliegerabwehr und am 19. Dezember 1962 (BBl 1962, II, 1662) die Beschaffung von Kampfanzügen.

Wir beehren uns, Ihnen eine weitere Vorlage zu unterbreiten, welche die Beschaffung von Helikoptern zur Ausrüstung von Leichten Fliegerstaffeln zum Gegenstande hat.

In der eingangs erwähnten Botschaft vom 30. Juni 1960 nehmen wir die Aufstellung von Leichten Fliegerstaffeln in Aussicht, mit dem Zwecke, den

Heereseinheiten Mittel für die Verbindung, die Beobachtung und die Durchführung kleinerer Transporte zu geben. Im Anhang A¹⁾ zum Beschluss der Bundesversammlung vom 20. Dezember 1960 (AS 1961, 239) über die Organisation des Heeres wurde demnach die Aufstellung einer gewissen Anzahl solcher Leichter Fliegerstaffeln vorgesehen.

Die Leichten Fliegerstaffeln werden sowohl über Helikopter als auch über Starrflügelflugzeuge verfügen. Für die zuletzt genannten werden die bei den Fliegertruppen vorhandenen Schul- und Trainingsflugzeuge sowie zu requirierende zivile Leichtflugzeuge herangezogen. Die Helikopter müssen jedoch zum grössten Teil käuflich erworben und der Korpsausrüstung einverleibt werden. Sie allein bilden daher Gegenstand dieser Botschaft.

I. Die Aufgaben der Leichtflugzeuge und der Leichten Fliegerstaffeln

Die neu zu schaffenden Leichten Fliegerstaffeln werden in erster Linie für den Transport von Kommandanten und Verbindungsoffizieren der Heereseinheiten zu ihren Unterführern im Gefecht, mit andern Worten für sogenannte Verbindungsaufgaben eingesetzt. Für diese sind in unserem Gelände fast ausnahmslos Helikopter notwendig, damit die Aufnahme der Passagiere und ihre Landung möglichst vom jeweiligen Standort oder Kommandoposten aus erfolgen können. Der Helikopter ist für solche Aufgaben das ideale Verbindungsmittel, da er unabhängig von Geländehindernissen und von Strassen sowie weitgehend unabhängig von der Kampflage im Zwischengelände Führer und Gehilfen rasch dorthin bringen kann, wo das Kampfgeschehen ein persönliches Eingreifen erfordert. Der Helikopter ist hierzu das am wenigsten wetterabhängige Fluggerät. Er gehört deshalb zu den Führungsmitteln grosser Verbände im Krieg.

Leichtflugzeuge, und zwar nicht nur Helikopter, sondern auch leichte Starrflügelflugzeuge, sind im weiteren sehr geeignete Mittel für Aufklärungs- und Überwachungsaufgaben in der eigenen Kampfzone. Das Bedürfnis nach Leichtflugzeugen wird sich besonders dort stellen, wo Kampflagen rasch wechseln, topographisch geeignete Beobachtungspunkte fehlen und unsere Truppen in unübersichtlichem und beobachtungstechnisch ungünstigem Gelände liegen. Luftaufklärung wird vor allem auch über jenen Gebieten dringlich sein, die einem taktischen Nuklearwaffenbeschuss ausgesetzt waren. Das Leichtflugzeug als Erkundungsmittel wird in solchen Lagen besonders wertvolle Dienste leisten, da es gestattet, rasch einen Überblick über die Zerstörungen zu gewinnen und damit den Kommandanten in kürzester Zeit Unterlagen für eine Entschlussfassung zu verschaffen.

Leichtflugzeuge sind schliesslich ein vorzügliches Hilfsmittel, um die Bewegungen und Lage der eigenen Truppen in grossen Räumen rasch zu über-

¹⁾ Nicht veröffentlicht.

blicken. Die zunehmende Motorisierung unserer Armee bedingt eine vermehrte Überwachung des Strassenverkehrs, was wiederum mit Leichtflugzeugen besonders gut geschehen kann.

Obschon das Schwergewicht des Leichtflugzeugeinsatzes in den Verbindungsaufgaben liegt, kann auch der Lufttransport kleiner Kampfgruppen oder wichtigen Materials in gewissen Gefechtslagen zur zwingenden Notwendigkeit werden. Auch die sanitätsdienstliche Bedeutung sei hervorgehoben. Mit den wenigen Leichtflugzeugen, die den Armeekorps zur Verfügung stehen werden, ist es allerdings nicht möglich, einen regelmässigen Sanitätsdienst einzurichten. Man wird aber immer dort, wo Flüge in der unmittelbaren Frontzone durchgeführt werden und beim Rückflug Transportraum verfügbar bleibt, diesen für den Transport von Verwundeten ausnützen.

Vom Helikopter aus kann nötigenfalls auch Telephondraht verlegt werden. Damit ergibt sich die Möglichkeit, rasch Drahtverbindungen in schwierigen Verhältnissen aufzubauen.

Die Verwendung des Helikopters als Waffenträger ist in fremden Armeen noch im Versuchsstadium. Wir sehen aus diesem Grunde, wie auch zur Vermeidung einer Zweckentfremdung, davon ab, die wenigen in Frage stehenden Helikopter der Leichten Fliegerstaffeln zu bewaffnen.

Die Mittel, deren Bewilligung wir Ihnen vorläufig für die Beschaffung von Leichten Fliegerstaffeln beantragen, erlauben nicht, alle Heereseinheiten mit solchen zu versehen. Es ist zweckmässiger, die geringen Flugzeugbestände in Staffeln zusammenzufassen, die den Armeekorps zugeteilt werden. Es lässt sich damit nicht nur Personal, insbesondere Spezialisten, sondern auch Korpsmaterial sparen. Trotzdem treffen wir die Organisation der Staffeln so, dass die vorübergehende Abgabe einzelner Leichter Fliegerzüge an unterstellte Divisionen bei Bedarf möglich bleibt.

Dem Einsatz im Gebirge kommt für schweizerische Verhältnisse eine besondere Bedeutung zu. Die Aufgaben der Leichten Fliegerstaffeln sind im Gebirge grundsätzlich die gleichen wie im Mittelland. Der Bedarf an Flugzeugen wird im Gebirge jedoch mangels anderer Transportmöglichkeiten grösser sein. Viele Aufgaben werden sich mit anderen Mitteln zeitgerecht nicht lösen lassen.

Die Helikopter erhalten Funkausrüstungen für die Belange der Flugsicherung und für Verbindungen mit den Erdtruppen. In Ausnahmefällen werden sie auch mit Kampfflugzeugen in Funkverbindung treten können.

Die Leichtflugzeuge fliegen in Bodennähe und verhältnismässig langsam. Sie sind somit in hohem Masse durch das Feuer der Flabgeschütze und sogar der Handfeuerwaffen gefährdet. Auch überraschende Angriffe von Jägern und Jagdbombern auf Leichtflugzeuge im Fluge oder auf dem Boden müssen als beträchtliche Gefährdung in Rechnung gestellt werden. Man wird deshalb bei den Einsätzen das Überfliegen von feindbesetztem Gelände oder die Annäherung an dieses vermeiden und am Boden abgestellte Flugzeuge rasch und möglichst sorgfältig tarnen müssen.

Da Helikopter nicht an Landestreifen gebunden sind, lassen sie sich am Boden rasch und leicht unsichtbar machen, was mit ein Grund ist, die Leichten Fliegerstaffeln mehrheitlich mit dieser Flugzeugart auszurüsten.

Die Beweglichkeit des Helikopters kann nur dann voll ausgenützt werden, wenn er auf einer mobilen Bodenorganisation basiert, die über Motorfahrzeuge verfügt.

II. Einfluss der Aufgaben auf die Typenwahl

Wir haben dargelegt, dass den Leichten Fliegerstaffeln vornehmlich Verbindungs- und Beobachtungsaufgaben sowie kleinere Transporte übertragen werden. Dafür sind die vorhandenen oder zu requirierenden Starrflügelflugzeuge nur sehr beschränkt geeignet. Der Helikopter ist ihnen auf den meisten hier in Frage kommenden Gebieten überlegen. Dabei steht für unsere Bedürfnisse die Beschaffung von verhältnismässig leichten Typen im Vordergrund. Wir nehmen dabei in Kauf, dass mit solchen Flugzeugen nur bescheidene Transporte möglich sind. Die Beschaffung von eigentlichen Transporthelikoptern würde wesentlich grössere finanzielle Mittel beanspruchen und wäre für die den Leichten Fliegerstaffeln der Armeekorps zukommenden Hauptaufgaben unzweckmässig und unwirtschaftlich.

Für den Einsatz im Gebirge, d.h. in grösseren Flughöhen über Meer und mit Rücksicht auf die Windverhältnisse und andere Erschwerungen, sind Flugzeuge mit stärkeren Triebwerken und einer grösseren Leistungsreserve nötig. Für die Ausrüstung der Leichten Fliegerstaffel des Gebirgsarmeekorps wird deshalb ein den besonderen Erfordernissen des Gebirgseinsatzes entsprechender Helikopter zur Beschaffung vorgeschlagen.

III. Taktisch-technische Beurteilung des anzuschaffenden Materials

Wir haben verschiedene Helikoptertypen auf ihre Eignung für die ihnen zugedachten Aufgaben geprüft. Unsere Wahl ist schliesslich auf die französischen Typen Alouette II und Alouette III gefallen. Seit mehreren Jahren stehen in unserer Armee Alouette II im praktischen Einsatz. Diese Hubschrauber haben sich sehr gut bewährt. Für den internationalen guten Ruf dieser Typen zeugen ihre grossen Bauzahlen und ihre Verbreitung in vielen Ländern Europas und in den USA.

Die Alouette II vermag unter normalen atmosphärischen Verhältnissen 4 Passagiere oder 400 kg Fracht ca. 100 km weit zu transportieren. Mit der vorgenannten Zuladung und einem Treibstoffvorrat für 45 Minuten Flug kann bis auf 1700 m über Meer gelandet werden. In grösseren Höhen sinkt die mögliche Zuladung und kann bei einer Landung auf 4000 m über Meer noch 100 bis 150 kg betragen.

Wird an Stelle der Fracht mehr Treibstoff mitgeführt, so lässt sich die Flugdistanz vergrössern bzw. den jeweiligen Bedürfnissen anpassen.

Die Alouette III ist eine Weiterentwicklung der Alouette II. Sie steht ebenfalls bereits seit längerer Zeit im Serienbau und ist schon von mehreren Staaten angeschafft worden. Mit der Wahl dieses Helikopters ist der Vorteil verbunden, dass zahlreiche Ersatzteile, Prüfeinrichtungen usw. für beide Typen verwendbar sind. Auch Wartung und Unterhalt sowie die entsprechende Ausbildung werden durch die Ähnlichkeit der beiden Typen wesentlich vereinfacht. Das gleiche gilt für die Pilotenausbildung. Die Reisegeschwindigkeit beider Typen beträgt ca. 160 km/h.

Die Alouette III kann 6 Passagiere oder ca. 800 kg Fracht bis auf 3000 m über Meer transportieren und dabei Treibstoff für ca. 45 Minuten Flugzeit mitführen. Das gegenüber der Alouette II stärkere Triebwerk erlaubt, eine Frachtladung von 600 kg bei einer Flugzeit von 45 Minuten bis auf die höchsten militärisch wünschbaren Landeorte in den Alpen zu befördern. Es handelt sich also um ein Flugzeug, das ausgesprochen für den Einsatz im Gebirge geeignet ist. Die Kabine, eingerichtet für Sanitätseinsätze, bietet Platz für 2 liegende Verwundete und zusätzlich für einen Betreuer.

IV. Wartungsanforderungen

Sowohl die eigenen wie die ausländischen Erfahrungen zeigen, dass analog den Kampfflugzeugen durchschnittlich nur zwei Drittel des gesamten Flugzeugbestandes dauernd flugbereit sind, während ein Drittel zufolge Überholungen und Reparaturen nicht verfügbar ist. Diesem Umstand musste bei der Festlegung des Flugzeugsollbestandes der Staffeln Rechnung getragen werden.

Man muss damit rechnen, dass Leichtflugzeuge, die in unbekanntem Gelände ohne vorbereitete Plätze starten und landen sollen und daher unter feldmässigen Voraussetzungen betrieben werden, verhältnismässig viele Ersatzteile benötigen. Ferner ist es geboten, im Hinblick auf einen Kriegsfall, der Schwierigkeiten in der Nachlieferung von Ersatzteilen bringen könnte, entsprechende Vorräte für die voraussichtliche Lebensdauer – ungefähr zehn Jahre – bereits mit der Flugzeugbeschaffung anzulegen.

V. Fragen der Infrastruktur

Die personelle und materielle Organisation sowie die Gliederung der Leichten Fliegerstaffeln sind derart zu gestalten, dass Wartung und Arbeiten der ersten Reparaturstaffel am bundeseigenen und requirierten Flugmaterial durch die Truppe selbst ausgeführt werden können. Die Durchführung entsprechender Arbeiten der zweiten und dritten Reparaturstaffel soll, in Friedenszeiten, in einer zentralen Basis der Direktion der Militärflugplätze in Zusammenarbeit mit der Privatindustrie erfolgen. Die Direktion bedarf aber hierfür entsprechender Bauten, Anlagen und Einrichtungen. An Hoch- und Tiefbauten sind eine Flugzeugeinstell- und -revisionshalle, ein Werkstattbau für Triebwerke, Apparate und Geräte, Garage-, Bureau- und Betriebsgebäude, Einstell-

hallen für Motorfahrzeuge sowie Lagerräume für das Korpsmaterial vorgesehen. Ferner müssen Zufahrtsstrassen, Abstellplätze und Pistenanschlüsse ausgebaut oder neu erstellt werden. Dazu kommen Kosten für das Betriebs- und Werkstatteinventar. Für die Bereitstellung dieser Mittel wird gestützt auf die noch zu erstellenden Projekte und Kostenberechnungen in einer späteren Botschaft ein besonderer Objektkredit verlangt werden. Nach den jetzt möglichen Schätzungen dürfte er ca. 5 Millionen Franken betragen.

VI. Personelle Fragen

Das Fliegen von Hubschraubern erfordert besondere Kenntnisse, die zeitlich im Rahmen der bisherigen Fliegerausbildung vermittelt werden können. Der Bedarf an Piloten für die Leichten Fliegerstaffeln wird einerseits aus ehemaligen Frontpiloten gedeckt, die in normalen Trainingskursen auf Helikopter umgeschult werden. Daneben ist beabsichtigt, eine Anzahl junger Piloten in den Fliegerschulen direkt auf den in den Leichten Fliegerstaffeln vorhandenen Flugzeugtypen – Starrflügelflugzeuge und Helikopter – auszubilden.

Der Nachwuchsbedarf an Bodenpersonal für die Bereitstellung und den Unterhalt wurde in der Truppenordnung 1961 berücksichtigt. Nebst einer normalen jährlichen Quote von Rekruten, die die Fliegertruppen zur Bildung und Erhaltung der Leichten Fliegerstaffeln benötigen, ist vorgesehen, dass aus Überbeständen der gegenwärtigen Einheiten eine Anzahl Wehrmänner in die neuen Staffeln umgeteilt werden. Bei der Direktion der Militärflugplätze wird ferner eine Personalerhöhung von ca. 50 bis 70 Mann nicht zu umgehen sein.

VII. Finanzbedarf und Lieferfristen

Die Kosten für die in Aussicht genommenen Beschaffungen stellen sich wie folgt:

a. für 20 Helikopter Alouette II, vollständig ausgerüstet mit Funkgeräten und Zusatzeinrichtungen (Tragbahnen, Scheinwerfer usw.) sowie einschliesslich Ersatz- und Reserveteile	Franken 14 139 000
b. für 9 Helikopter Alouette III, vollständig ausgerüstet mit Funkgeräten und Zusatzeinrichtungen (Tragbahnen, Scheinwerfer, Kufen, Winden usw.) sowie einschliesslich Ersatz- und Reserveteile	10 467 000
c. für Material der Bodenorganisation, bestehend aus Korpsmaterial, Reparaturmaterial sowie Motorfahrzeugen und Bodenfunkgeräten	10 900 000
Gesamtkosten	<u>35 506 000</u>

Diese Kosten halten sich zusammen mit den auf rund 5 Millionen Franken veranschlagten Aufwendungen für die Infrastruktur im Rahmen der 40 Mil-

lionen Franken, welche in den der Truppenordnung 1961 zugrunde liegenden finanziellen Berechnungen für die Beschaffung von Material für die Leichten Fliegerstaffeln vorgesehen worden waren. Die seither durchgeführten Detailstudien haben jedoch ergeben, dass, nicht zuletzt mit Rücksicht auf die angestiegenen Kosten, der reservierte Betrag für die Verwirklichung des ganzen Programmes nicht ausreichen würde. Das Problem wird jedoch weiterverfolgt, und wir behalten uns vor, in einem späteren Zeitpunkt darauf zurückzukommen.

Die Lieferung der Helikopter kann verhältnismässig rasch erfolgen. Sie beginnt 4 Monate nach Bestellung und soll 14 Monate nach diesem Zeitpunkt abgeschlossen sein.

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen beehren wir uns, Ihnen den nachfolgenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Beschaffung von Helikoptern und Material für die Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln zur Annahme zu empfehlen.

Die Verfassungsmässigkeit des zu fassenden Beschlusses ergibt sich aus den Artikeln 20 und 85, Ziffer 10 der Bundesverfassung.

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

Bern, den 11. März 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Vizepräsident:

L. v. Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
**die Beschaffung von Helikoptern und Material für die
Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 11. März 1963,
beschliesst:

Art. 1

Der mit Botschaft vom 11. März 1963 beantragten Beschaffung von Helikoptern und Material für die Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln wird zugestimmt und hiefür ein Objektkredit von 35 506 000 Franken bewilligt.

Art. 2

Der jährliche Zahlungsbedarf ist in den Voranschlag einzustellen. Für das Jahr 1963 ist der Zahlungsbedarf in die Nachträge zum Voranschlag aufzunehmen.

Art. 3

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.

² Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschaffung von
Helikoptern und Material für die Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln (Vom 11.
März 1963)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8703
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1963
Date	
Data	
Seite	713-720
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 051

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.