

7334

Botschaft
des
Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Beschaffung von Ausbildungsflugzeugen
und Helikoptern

(Vom 15. Februar 1957)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen einen Antrag zur Beschaffung von 60 Mehrzweck-Schulflugzeugen «Pilatus» P-3, 20 Düsen-Umschulungs- und Übungsflugzeugen DH-115 «Vampire-Trainer» und 8 Helikoptern verschiedener Grösse zu unterbreiten.

Diese Beschaffungen stehen in keinem Zusammenhang mit dem von Ihnen in der Dezember-Session 1956 genehmigten Sofortprogramm zur Beschaffung von Kriegsmaterial oder mit der Beschaffung von Kampfflugzeugen, welche Gegenstand einer besonderen Botschaft bilden wird. Es handelt sich hier weniger um eigentliches Kriegsmaterial als vielmehr um Material, dessen Beschaffung einerseits der Sicherstellung der Pilotenausbildung und andererseits zur Durchführung von ausgedehnten Versuchen zwecks Abklärung bestimmter Fragen dient. Die Notwendigkeit dieser Beschaffungen stand bereits vor der im Herbst des vergangenen Jahres eingetretenen Verschlechterung der internationalen Lage fest.

A. Die Beschaffung von Ausbildungsflugzeugen

I. Die Ausbildung des Pilotennachwuchses

1. Ganz allgemein wird den jungen Pilotenanwärtern das Fliegen durch den Fluglehrer am Doppelsteuer beigebracht.

In der ersten Zeit des Bestehens unserer Flugwaffe wurden hiefür zweisitzige Beobachtungsflugzeuge, die mit Doppelsteuerung ausgerüstet waren, verwendet. Die neu brevetierten Militärpiloten flogen dann denselben Typ als Beobachtungsflugzeug weiter, die einzige Aufgabe, die damals der Militäraviatik gestellt war.

Mit der Einführung von einsitzigen Jagdflugzeugen ergab sich die Notwendigkeit, geeignete Piloten nach Abschluss der Fliegerschule, meistens aber solche aus den Beobachtereinheiten mit längerer Flugerfahrung, auf die Jagdeinsitzer umzuschulen. Diese Umschulung (ohne Einführung am Doppelsteuer) erfolgte relativ leicht und rasch, da der Unterschied in der Handhabung zwischen Jagdflugzeug und Beobachtungsflugzeug in der Zwischenkriegszeit nicht gross war.

Kurz vor und im Verlauf des Zweiten Weltkrieges gelangten dann modernere Kampfflugzeuge («Messerschmitt» Me-109; «Morane» D-3801 und C-3603) mit bedeutend gesteigerten Flugleistungen, jedoch ebenfalls gesteigerten Anforderungen an ihre Handhabung, zur Einführung. Für die Anfängerausbildung und die Grundschulung eigneten sich die bisher verwendeten stark veralteten Beobachterflugzeuge nicht mehr. Es wurden durch Lizenzbau in der Schweiz spezielle Schulflugzeuge – die Zweisitzer «Bücker-Jungmann» für die Doppelsteueraus- bildung und die Einsitzer «Bücker-Jungmeister» für die Kunstflugausbildung – eingeführt. Die Kunstflugausbildung der Piloten ist notwendig, damit sich diese die Fähigkeit zur sichern Beherrschung der relativ schweren Kampfflugzeuge in allen irgendwie sich ergebenden anormalen Fluglagen aneignen.

Mit den Bücker-Schulflugzeugen wurde seit 1937 bis heute die Anfängerausbildung in allen unsern Fliegerschulen durchgeführt. Ergänzt wurde der Schulflugzeugpark ab 1948 durch eine Anzahl Zweisitzer der Typen «Pilatus» P-2 und der aus amerikanischen Liquidationsbeständen erworbenen «AT-16».

2. Die Einführung von Kampfflugzeugen mit Düsenantrieb des Typs «Vampire» ab 1949 brachte erneut eine bedeutende Steigerung der fliegerischen Anforderungen mit sich.

Für die Frontpiloten der früheren C-3603- und Morane-Staffeln – mit grösserer Flugerfahrung – ging das Umschulen auf die einsitzigen Vampire-Kampfflugzeuge mit wenigen Ausnahmen in Ordnung vor sich. Trotzdem wäre es wertvoll gewesen, von Anfang an über zweisitzige Vampire verfügen zu können, um die Piloten am Doppelsteuer in das Abkipverhalten, das Verhalten bei Normal- und Rückenrollen sowie in die etwas delikate Triebwerkbedienung im Fluge praktisch einzuführen.

Für die Nachwuchspiloten stellt sich heute die Vorbereitung für den Übergang auf das Vampire-Kampfflugzeug und dessen Nachfolger («Venom») usw. etwas anders. Solange noch Frontstaffeln mit Morane-Flugzeugen bestanden haben, wurden nach Abschluss der Fliegerschulen die Jungpiloten in diese Staffeln eingeteilt, wobei sie sich während 1–2 Jahren eine grössere Flugerfahrung aneignen konnten, bevor sie auf das Vampire-Kampfflugzeug umgeschult wurden.

Mit dem sukzessiven Ersatz der Kolbenmotorflugzeuge durch Düsenflugzeuge in den Frontstaffeln fiel dieser Fortbildungsgang schliesslich dahin. Man behalf sich dann so, dass die Jungpiloten nach Abschluss der Fliegerschule noch während der Dauer eines Jahres sowohl im individuellen Training als auch in besondern Trainingskursen auf den noch weiter im Betrieb gehaltenen Morane-Flugzeugen ihre Flugerfahrung erweitern konnten. Diese Methode wird auch heute noch angewendet; sie findet aber bald ein Ende, denn die Morane-Flugzeuge

werden alt. Ihre Inbetriebnahme erfolgte in den Jahren 1941–1945, und es zeigten sich in zunehmendem Masse Alterserscheinungen, die bei einem Flugzeug nicht über eine gewisse Grenze hinausgehen dürfen. Insbesondere sind die Motoren stark mit Alterserscheinungen behaftet und machen u. a. den häufigen Ersatz der kostspieligen Zylinderblöcke erforderlich. Es wird erwartet, dass mit entsprechendem finanziellem Aufwand die Morane-Flugzeuge noch solange im Betrieb gehalten werden können, bis die mit dieser Botschaft angebehrten neuen Schulflugzeuge und ein grösserer Bestand an zweiseitigen Düsenflugzeugen mit Doppelsteuerung (DH-115 «Vampire-Trainer») zur Verfügung stehen werden.

Da der Zeitpunkt für die notwendige Erneuerung und Ergänzung des Schulflugzeugparks vorauszusehen war, wurden in den letzten Jahren Versuche mit verschiedenen modernen Schulflugzeugtypen durchgeführt. Da zudem mit dem endgültigen Abgang der «Morane» D-3801 keine Zwischenstufen- oder Übergangsflyzeuge mehr zur Verfügung stehen werden, musste ein schwereres Flugzeug gefunden werden, an welches fliegerisch sowie leistungs- und ausrüstungsmässig höhere Anforderungen als beim «Bücker» gestellt werden können.

Aus diesen Versuchen ging ausserdem folgendes Ausbildungsprogramm für die Fliegerschulen hervor:

- a. Anfängerausbildung und Grundschulung bis zur sicheren Beherrschung des Flugzeuges, Kunstflug, einfache Patrouillenflüge und Verbandsflüge in Doppelpatrouillen sowie der Einsatz in diesen Formationen. Hiefür ist ein modernes, relativ schweres und schnelles Schulflugzeug erforderlich, welches erhöhte fliegerische Anforderungen stellt. Es hat die bisher in den Fliegerschulen verwendeten «Bücker» und «Morane» zu ersetzen.
- b. Vorbereitung für den Übergang auf den Kampfeinsitzer mit Düsenantrieb. Hiefür ist ein zweiseitiges Düsenflugzeug mit Doppelsteuerung erforderlich, welches in Ausrüstung und Bedienung möglichst dem anschliessend zu fliegenden Kampfeinsitzer, d. h. hier dem «Vampire» und dem «Venom», entspricht.
- c. Umschulung auf den Kampfeinsitzer mit Düsenantrieb. Diese erfolgt direkt auf den betreffenden Kampfflugzeugen.

3. Die fortschreitende Entwicklung im Flugzeugbau zu immer höheren Flugleistungen und die damit verbundene Steigerung der Anforderungen an das fliegende Personal haben einzelne ausländische Armeen dazu bewogen, bereits in den Fliegerschulen Ausbildungs- und Trainingsflugzeuge mit Düsenantrieb zu verwenden. Zu diesem Zwecke wurden spezielle kleinere Düsenflugzeuge entwickelt und versuchsweise in den Fliegerschulen, teils für die erste Anfängerausbildung, teils aber auch für die Weiterbildung von Flugschülern, welche eine erste Ausbildungsperiode auf Schulflugzeugen mit Kolbenmotor hinter sich haben, eingesetzt.

Die bisherigen Ergebnisse dieser Schulungsmethoden werden als erfolgversprechend bezeichnet. Die Entwicklung wird bei uns aufmerksam verfolgt, wenn die Sache auch zunächst für unsere kurzfristigen Fliegerschulen weniger

interessant zu sein scheint als für eine permanente Flugwaffe. Andererseits dürften die Jungpiloten am Schlusse einer solchen Ausbildung für die Umschulung auf schwerere Kampfflugzeuge fliegerisch ausgereifter sein. Bevor auch wir an die Beschaffung solcher Flugzeuge herantreten, scheint es uns aber zweckmässig, noch zuzuwarten, bis mehr konkrete Erfahrungen aus dem Auslande vorliegen, deren Auswirkungen in unseren mit dem Milizsystem zusammenhängenden besonderen Verhältnissen noch sorgfältig zu prüfen sein würden.

II. Die zu beschaffenden Flugzeuge

1. Mehrzweck-Schulflugzeuge für die Anfängerausbildung und die Grundsicherung a. Typenwahl und Bedarf

Von den verschiedenen erprobten Typen wurde schliesslich der P-3, eine Entwicklung der Pilatus-Flugzeugwerke AG in Stans, als das für unsere Verhältnisse am besten geeignete Flugzeug zur Einführung vorgesehen. Eine Versuchsserie von 12 Flugzeugen P-3 wurde zu Lasten des Kriegsmaterialbudgets im Frühjahr 1955 in Auftrag gegeben, um damit sowohl die Eignung für die Ausbildung als besonders auch das Betriebsverhalten in den Fliegerschulen auf breiterer Basis zu erproben. Die Erfahrungen, die bisher mit diesen Flugzeugen gemacht werden konnten, sind gut. Der Flugzeugtyp P-3 entspricht den gestellten Anforderungen. Mit ihm wird die notwendige Anpassung an die gesteigerten Anforderungen der Ausbildung erreicht.

Für die Berechnung des Bedarfes ist davon auszugehen, dass pro Jahr 65–75 Flugschüler auszubilden sind. Der Bedarf der hierfür nötigen Flugzeuge muss auf zirka 130 Stück veranschlagt werden. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass durch die intensivere Ausnützung der einzelnen Maschinen bei Verwendung nurmehr eines einzigen Mehrzweck-Typs (im Gegensatz zu den bis jetzt gebräuchlichen 5 Typen) diese Flugzeuge verhältnismässig rasch auf hohe Betriebsstundenzahlen kommen. Sie müssen zu Kontrollen, Motorenwechsel, Revisionen, Reparaturen usw. periodisch aus dem Betrieb zurückgezogen werden. Es befinden sich so durchschnittlich ungefähr 40 Prozent des Schulflugzeugbestandes nicht in Flugbereitschaft. Damit das intensive Ausbildungsprogramm in den Fliegerschulen keine Unterbrechungen erleidet, ist es deshalb nötig, zu den bereits vorhandenen 12 Flugzeugen P-3 noch zirka weitere 120 Stück zu beschaffen. Im Hinblick auf eine allfällige spätere Einführung von Schulflugzeugen mit Düsenantrieb erscheint es jedoch richtig, vorläufig nur eine erste Tranche von 60 Flugzeugen des Typs P-3 zu bestellen, vor allem auch, weil als Zwischenstufen-Flugzeuge die «Morane» D-3801, AT-13 und P-2 noch während einer beschränkten Zeit verwendet werden können.

Sollte es später zu einer Einführung von Schulflugzeugen mit Düsenantrieb auch für die Anfängerausbildung und Grundsicherung kommen, so wäre der Schulflugzeugpark mit solchen zu ergänzen. Andernfalls müssten weitere Flugzeuge P-3 beschafft werden. Bei einem solchen Vorgehen lässt sich auch der

wirkliche Bedarf an Mehrzweck-Schulflugzeugen genauer bestimmen, und die Beschaffung kann dem ausgewiesenen Bedarf angepasst werden. Festgehalten zu werden verdient, dass die Anzahl der Schulflugzeuge gegenüber dem jetzigen Stand mit der Einführung des P-3 ganz wesentlich herabgesetzt werden kann. Dieses Mehrzweck-Schulflugzeug wird für Ausbildungsaufgaben eingesetzt, für welche bisher vom «Bücker-Jungmann» bis zur «Morane» D-3801 mehrere Typen nötig waren, die nun allmählich ersetzt werden. Dass sich daraus wesentliche Einsparungen in bezug auf Wartung und Unterhalt ergeben, liegt auf der Hand.

b. Beschaffungskosten und Termine

Es ist mit folgenden Kosten zu rechnen:	Franken
60 Schulflugzeuge P-3 komplett ausgerüstet, pro Flugzeug zirka 204 300 Franken	12 258 000
Reservetriebwerke, Ersatzteile und Zubehör, sowie Material für die Bodenorganisation	5 642 000
Total	<u>17 900 000</u>

Lieferfristen

Beginn der Serielieferung: zirka 15 Monate nach Auftragserteilung,
Beendigung der Lieferung: zirka 30 Monate nach Auftragserteilung.

2. Schulflugzeuge für die Vorbereitung des Übergangs auf den Kampfeinsitzer mit Düsenantrieb

a. Typenwahl und Bedarf

Für diesen Zweck erscheint der mit Doppelsteuerung ausgerüstete Umschulungszweisitzer DH-115 «Vampire-Trainer» als das für unsere Verhältnisse geeignetste Flugzeug. Es unterscheidet sich äusserlich vom Vampire-Kampfeinsitzer zur Hauptsache durch den etwas breiteren Flugzeugrumpf für die Aufnahme der nebeneinander angeordneten Pilotensitze. Triebwerk, Fahrwerk, Tragflächen, Steuerflächen und Bewaffnung sind im übrigen bei beiden Typen dieselben. Nach einer ersten Prüfung dieses Flugzeugtyps wurden davon in den Jahren 1953–1956 10 Stück zu Lasten des Kriegsmaterialbudgets angeschafft. Sie haben sich bestens bewährt.

Neben der Vorbereitung der Jungpiloten auf die relativ schweren Kampfflugzeuge mit Düsenantrieb («Vampire», «Venom» usw.) dient der «Vampire-Trainer» auch den bereits ausgebildeten Piloten der Vampire- und Venom-Staffeln zur Erprobung des Abkipp- und Vrille-Verhaltens, welches bei allen 3 Typen dasselbe ist. Überdies werden – was sehr wichtig ist – sämtliche Piloten der Frontstaffeln auf dem «Vampire-Trainer» in den höheren Stufen des Blindfluges ausgebildet. Schliesslich sei erwähnt, dass der «Vampire-Trainer» im Bedarfsfall auch mit nur einem Piloten bemannt als Kampfflugzeug eingesetzt werden kann, wobei

seine Kampfleistungen denjenigen des einsitzigen «Vampire» durchaus ebenbürtig sind.

Zur Lösung der vielgestaltigen Ausbildungsaufgaben ist der vorhandene Bestand von 10 Flugzeugen vom Typ «Vampire-Trainer», die sozusagen eine Versuchsserie darstellten, nicht genügend. Auch hier muss damit gerechnet werden, dass jeweils mindestens ungefähr $\frac{1}{3}$ des Bestandes zufolge technischer Kontrollen, Triebwerkwechsel, Revisionen und Reparaturen nicht betriebsbereit ist. Es ist deshalb notwendig, zu den bereits vorhandenen 10 Flugzeugen noch weitere 20 Maschinen DH-115 «Vampire-Trainer» zu beschaffen, um sowohl die Übergangs- wie auch die Blindflugschulung durchführen zu können. Die hierfür erforderlichen Triebwerke sowie ein Teil des Ersatzmaterials können aus der Vampire-Reserve entnommen und müssen somit nicht neu beschafft werden. Alle übrigen Teile mit Ausnahme der Flugzeugrumpfe können zudem durch unsere inländische Industrie im Lizenzbau hergestellt werden. Dagegen lohnt es sich im Hinblick auf die verhältnismässig kleine zu beschaffende Serie nicht, auch die Rumpfe in der Schweiz herstellen zu lassen, wofür kostspielige Fabrikationslehren beschafft werden müssten. Es ist daher vorgesehen, die 20 Flugzeugrumpfe, wie dies auch bei den ersten 10 Stück der Fall war, direkt aus England zu beziehen.

b. Beschaffungskosten und Termine

Es ist mit folgenden Kosten zu rechnen:	Franken
20 Umschulungsflugzeuge DH-115 («Vampire-Trainer») komplett ausgerüstet, pro Flugzeug zirka 600 000 Franken	12 000 000
Ersatzteile und Zubehör sowie Material für die Bodenorganisation	3 800 000
Total ¹⁾	<u>15 800 000</u>

Lieferfristen

Beginn der Serielieferung: zirka 15 Monate nach Auftragserteilung,
Beendigung der Lieferung: zirka 27 Monate nach Auftragserteilung.

III. Die Flugzeugbeschaffung und die schweizerische Flugzeugindustrie

Die vorgesehenen Beschaffungen von 60 Mehrzweck-Schulflugzeugen P-8 und von 20 «Vampire-Trainern» DH-115 tragen ebenfalls dazu bei, während der Zeit, in welcher der Lizenzbau für die Venomflugzeuge zurückgeht, während die Produktion des P-16 noch nicht voll angelaufen ist, eine gewisse Kontinuität in der Beschäftigung der inländischen Flugzeugindustrie aufrechtzuerhalten. Die Nachteile eines Unterbruchs in der Produktion bei diesem für unsere Landesverteidigung wichtigen Industriezweig wurden wiederholt hervorgehoben. Es kann daher auf ihre neuerliche Darlegung verzichtet werden.

¹⁾ Das bereits vorhandene und aus der Vampire-Reserve zu entnehmende Material wurde in dieser Summe nicht eingerechnet.

B. Beschaffung von Helikoptern

I. Verwendungsmöglichkeiten

Der Helikopter ist ein Luftfahrzeug besonderer Art, das sich noch in voller technischer Entwicklung befindet, dessen Verwendbarkeit jedoch, auf Grund der bisherigen Erfahrungen beurteilt, äusserst vielseitig ist. Dies wurde durch den Einsatz sowohl im zivilen als im militärischen Sektor erwiesen. Als Beispiel sei erwähnt: Rücktransport von Verwundeten im Koreakrieg, Rettung bei Lawinenkatastrophen (Vorarlberg 1954), Materialtransporte für Bauten im Gebirge (Kraftwerkenanlagen, Hüttenbauten an schwer zugänglichen Orten).

Eine Aufgabe, für die sich der Helikopter besonders eignet, ist der Lasten-transport auf Kurzstrecken. Je stärker die Armee motorisiert ist, je grösser gleichzeitig die Gefahr der Zerstörung von Strassen und Brücken wird, um so mehr wird in Notlagen der Ruf nach Helikoptern ertönen. In dieser Voraussicht, aber auch im Hinblick auf andere mögliche Verwendungen sind in den Armeen mit Kriegserfahrung Helikopter-Verbände aufgestellt worden.

Im Rahmen unserer eigenen Landesverteidigung sehen wir eine grössere Anzahl von Aufgaben, für welche sich der Helikopter gut eignen würde und wofür wir folgende Beispiele nennen möchten:

Kampftruppen: Transport von Mannschaft, Material und Munition für Versorgungs-, Verstärkungs- und Überraschungsaktionen, namentlich im Gebirge bzw. Hochgebirge, Feuerleitung der Artillerie, Erkundung des Geländes vor dem Einsatz von Panzern.

Stäbe: Kurierdienst und Verbindung, rasche Verschiebung von Kommandoposten bei fast jeder Witterung, Besichtigung von wichtigen Geländeabschnitten innert kurzer Zeit.

Übermittlungstruppen: Legen von Leitungen in schwer gangbarem Gelände innert kürzester Zeit.

Heeresmotorisierung: Kontrolle und Lenkung des Verkehrs an Strassenkreuzungen.

Sanität: Hintransport von Mannschaft und Material, Rückschub von Verwundeten, wo rascher Transport verlangt ist oder andere Transportmittel nicht verfügbar sind (Gebirge).

Im Laufe der letzten Jahre fanden mehrmals vor den interessierten Vertretern der Armee Vorführungen von verschiedenen Helikopter-Typen statt. Dabei handelte es sich aber jeweils nur um kurze Demonstrationen, an welchen man wohl einen ersten ganz allgemeinen Eindruck von den gezeigten Mustern erhalten konnte. Dagegen war ein abschliessendes Urteil über deren Eignung in den verschiedenen militärischen Verwendungsgebieten und in wechselnden Verhältnissen (Wetter, Gebirge) nicht möglich.

II. Bedarf und Wahl der Modelle

Um für die Beurteilung der militärischen Einsatzmöglichkeiten der Helikopter eine genügende Grundlage zu gewinnen und den Bedarf an für unsere Verhältnisse geeigneten Typen abzuklären, ist es in erster Linie notwendig, gründliche Erprobungen durchzuführen. Zu diesem Zweck ist in Aussicht genommen, insgesamt 8 Helikopter zu beschaffen und zwar je 3 bzw. 2 Stück von den für die unter Ziffer I angeführten Aufgaben als zweckmässig erachteten 3 Typen verschiedener Grössen. Zum Umfang der Beschaffung gehören natürlich auch ein Stock an Reserveteilen für einige Jahre Betrieb sowie Spezialausrüstungen, wie Funkgeräte, Lastwinden, Bahren für den Transport von Verletzten, um die verschiedenen Anwendungsarten gründlich zu erproben. Nach Ausbildung einer genügenden Zahl von Piloten und Bedienungsmannschaften wird es dann möglich sein, den interessierten Dienststellen die Helikopter zur Verfügung zu stellen. Nur so werden die Instanzen in die Lage versetzt, das neue Material kennenzulernen, gründlich zu erproben und spätere Bedarfsfragen im voraus abzuklären.

Entsprechend den mannigfaltigen Verwendungszwecken hat die Industrie bis jetzt eine grosse Anzahl von Modellen geschaffen, die sich je nach Nutzlast in verschiedene Grössen einteilen lassen.

Den in Abschnitt I angeführten Aufgaben entsprechend ergibt sich vorderhand ein Bedarf für folgende drei verschiedene Grössen:

1. Helikopter für mindestens 2 Personen (Pilot und Beobachter) zur Verwendung für Feuerleitung der Artillerie, Geländerekognoszierung, Truppenbeobachtung, Kurierdienst, Kontrolle und Lenkung des Verkehrs. Dieser Helikopter soll vor allen Dingen sehr beweglich sein und gute Steig- und Höhenleistungen aufweisen. Reichweite und Flugdauer sind nicht von primärer Bedeutung, da der Einsatz weder das Zurücklegen grosser Strecken noch Flüge von längerer Dauer erfordert.

Für die Erprobung sind 3 Stück zu beschaffen.

2. Ein Helikopter für 4-5 Personen. Er ist das Gerät von etwas grösserer Transportkapazität, wie sie die Verschiebung von Kommandoposten, Rettungs-, Bergungs- und kleinere Versorgungsaktionen, Rückschub von Verwundeten usw. erfordern. Hierfür wird ein Helikopter benötigt, welcher bei noch guter Manövrierfähigkeit und guten Höhenleistungen Flüge über grössere Strecken mit etwas höheren Zuladungen ermöglicht als ein Modell der unter Punkt 1 hiervoor umschriebenen Grössenordnung.

Für die Erprobung sind ebenfalls 3 Stück zu beschaffen.

3. Ein Helikopter für den Transport einer grösseren Zahl von Personen sowie von schwereren, sperrigen Lasten. Der wirksame Einsatz des Helikopters für die Versorgung oder Verstärkung von isolierten oder schwer zugänglichen Stellungen, für das Absetzen von

kleinen Kampfgruppen zur Durchführung von Überraschungsaktionen usw. stellt bezüglich Transportvolumen Anforderungen, die über die Kapazität des vorgenannten zweiten Typs hinausgehen. Es ist ein Helikopter erforderlich, welcher den Transport von 10–15 Mann mit voller Ausrüstung, von kleineren Geschützen und andern schwereren Kampfgeräten ermöglicht. Der Einsatz in grösseren Höhen mit angemessener Zuladung soll ebenfalls gewährleistet sein. Dies bedingt einen leistungsfähigen Helikopter mit einer gewissen Variationsmöglichkeit in der Zuladung.

Helikopter dieser Grösse sind in der Anschaffung sehr kostspielig. Für die Erprobung sind demzufolge nur 2 Stück zu beschaffen.

Zu jedem dieser drei Typen sind ausserdem ein Satz Geräte und Spezialwerkzeuge für die Wartung und ein Stock Reserveteile einschliesslich je ein vollständiges Triebwerk sowie ferner zusätzliche Ausrüstungen, wie Funkgeräte, Doppelsteuer- und Blindflugeinrichtungen, Lastwinden, Tragbahnen usw., zu beschaffen. Dabei ist aber nicht vorgesehen, jeden Helikopter mit allen diesen Zusätzen auszurüsten.

III. Kosten und Termine

Es ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

	Franken
für 3 Helikopter Grösse 1 (2plätzig)	600 000
für 3 Helikopter Grösse 2 (4- bis 5plätzig)	1 800 000
für 2 Helikopter Grösse 3 (maximale Zuladung ca. 2000 kg) . .	4 600 000
Total	<u>6 500 000</u>

Die Liefertermine sind folgende:

Helikopter Grösse 1: 6–8 Monate nach Bestimmungserteilung,
 Helikopter Grösse 2: 12–14 Monate nach Bestimmungserteilung,
 Helikopter Grösse 3: 12–14 Monate nach Bestimmungserteilung.

C. Kostenzusammenzug

Die Beschaffung von Schul-, Ausbildungsflugzeugen und Helikoptern gemäss den in dieser Botschaft enthaltenen Anträgen ergibt einschliesslich Zubehör folgende Gesamtkosten:

	Franken
a. 60 Mehrzweck-Schulflugzeuge, Typ P-3	17 900 000
b. 20 Umschulungsflugzeuge DH-115 «Vampire-Trainer» . . .	15 800 000
c. 8 Helikopter	6 500 000
Total	<u>40 200 000</u>

Für die Schul- und Umschulungsflugzeuge ist mit Lieferfristen von 15–30 Monaten und für die Helikopter mit solchen von 6–14 Monaten, von der Auftragserteilung an bis zur Beendigung der Ablieferung, zu rechnen. Die Aufwendungen verteilen sich somit auf die Jahre 1957 bis längstens 1960. Der

Zahlungsbedarf für das laufende Jahr ist in die Nachtragskredite aufzunehmen, während die nötigen Beträge ab 1958 in den Voranschlag einzustellen sind.

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen haben wir die Ehre, Ihnen den nachfolgenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligung eines Kredites von 40 200 000 Franken für die Anschaffung von Schul-, Ausbildungsflugzeugen und Helikoptern zur Annahme zu empfehlen.

Da der mitfolgende Beschluss die gemäss Bundesbeschluss über die Finanzordnung vorgesehene Kreditgrenze von 5 Millionen Franken überschreitet, ist für dessen Annahme das absolute Mehr der beiden Räte nötig (Ausgabenbremse).

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

Bern, den 15. Februar 1957.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Streuli

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
die Beschaffung von Ausbildungsflugzeugen und Helikoptern

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. Februar 1957,
beschliesst:

Art. 1

Der mit Botschaft vom 15. Februar 1957 beantragten Beschaffung von Ausbildungsflugzeugen und Helikoptern mit Zubehör wird zugestimmt und hierfür ein Kredit von 40 200 000 Franken bewilligt.

Art. 2

Der jährliche Zahlungsbedarf ist in den Voranschlag einzustellen. Für das Jahr 1957 ist der Zahlungsbedarf in die Nachtragskredite aufzunehmen.

Art. 3

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschaffung von Ausbildungsflugzeugen und Helikoptern (Vom 15. Februar 1957)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1957
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7334
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.02.1957
Date	
Data	
Seite	631-641
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 728

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.