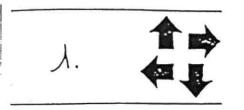
Eidgenössisches Militärde Département militaire féd Dipartimento militare fede Departament federal milit KFLF / INFO D

Kdt FF Trp

CFE
SC FF Trp

SFFND

Zurück an Info D



PRESSESPIEGEL T. T. REFLETS DE LA PRESSE RIFLESSI DELLA STAMPA REFLEX DA LA PRESSA 13.9.88

BUND 13.9.88

Zur Nachfolge für die Mirage-IIIS

Auch Mig-29?

tsk. Die Sowjetunion ist bereit, ihren modernen Abfangjäger Mig29 an neutrale Staaten des Westens zu verkaufen. Kommt das Flugzeug auch für die Schweizer Flugwaffe in Frage?

Diesen Herbst soll entschieden werden, welches der beiden amerikanischen Flugzeuge die Nachfolge unseres Abfangjägers Mirage-IIIS antreten wird: die F-16 Fighting Falcon oder die F-18 Hornet. Die beiden Typen stehen zurzeit in der Schlussevaluation. Doch bereits kursieren Gerüchte und Vermutungen, welches der beiden Kampfflugzeuge zu welchem Preis beschafft werden soll.

Dazu kommt nun noch die Ankündigung eines stellvertretenden sowjetischen Ministers, den westlichen neutralen Staaten auch die Mig-29 anzubieten. In der Schweiz gibt es keine Vorschriften, die es verbieten würden, Rüstungsmaterial aus der UdSSR in ein Evaluationsverfahren einzubeziehen. Weshalb dieses sowjetische Kampfflugzeug die Mirage nicht ersetzen wird, steht auf Seite 13

٠/-

<u>Verteiler</u>

- EC	- F.A	- Com Ku	- CFK - GGST	- FAK 1
- E	- A.A			- FAM 2
	- 2	- If	- 1 + T - GFD	
- 1 - CP	t FA	- X1	- TID / YELF	- FAK 4
		- 5:		- Bundeskantlei
- RC	- Str		- Sekr Mil Nom	- Debersetzungs-
			- EFK	ilenst
			- Yát Gst Furse	- EVED

Drei Bundesaufpasser überwachten den Risikokitzel

"Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflogen", Landi-Spruch 1939

Türs Volksfest war schon alles gerichtet, jede Menge Würstlibuden standen im Gras. Seit Monaten wohl hatte sich Jean Overney, der Präsident des Organisationskomitees, den Anlass in schönsten Schlagzeilen ausgemalt: «Hartbelagpiste in Ecuvillens glanzvoll eingeweiht», «Atemberaubende Akrobatik der Kunstflugstaffeln», «Fliegerfest vor 60000 Zuschauern».

Dann kam, eine Woche vor seinem grossen Meeting, Ramstein. Solist Ivo Nutarelli stiess zwei Sekunden zu spät durch das «Herz», wie die «Frecce Tricolori» eine Figur ihres Programms nennen: 51 Tote, Hunderte von Verletzten.

So gab es sich, dass am letzten Wochenende etliche Verpflegungsstände zuviel auf den Wiesen standen und Organisator Overney die Schlagzeilen teilen musste. Auf der einen Hälfte ihrer Seiten präsentierten die Zeitungen vom letzten Sonntag Bilder aus Ecuvillens, von «nur 8000 Zuschauern» stand zu lesen, «Flugshow kein Magnet». Daneben Fotos von der Trauerfeier in Ramstein: «Trauernde Angehörige der Verunglückten: «Lasst uns Konsequenzen ziehen».

Spätestens nach dem ersten Tag der «Air 88» im Freiburgischen war somit klar, dass diese nicht als prächtige Einweihung eines Regionalflugplatzes in die Annalen eingehen würde. Vielmehr geriet Ecuvillens ungewollt zur Show 1 nach Ramstein, und Jean Overney sah sich flugs in die Rolle des Akzeptanzbereiters für künftige Kunstflugmeetings gedrängt. Diesen Wechsel hatte Overney bereits am letzten Mittwoch angedeutet, als er sich, nun plötzlich unter grösstem Legitimationswang, Sätze wie diesen abrang: «Das

Meeting ist ein Muss, um das Image der Luftfahrt wieder herzustellen.»

«Konsequenzen nach Ramstein», das hiess für die Organisatoren kaum je «Absage». Sicher nicht zuletzt deshalb, weil die paar hunderttausend Franken Verlust jenseits der Schmerzgrenze lagen, an die man in Ecuvillens im Gefolge von Ramstein zu gehen bereit war. Selbstverständlich verbot es die offizielle Stimmung von Einkehr und Besinnung, bereits am Tag nach der Katastrophe anzukündigen, man mache wie geplant weiter. Zumal ausgerechnet die «dreifarbigen Pfeile» aus Italien programmgemäss in den Freiburger Himmel schiessen sollten. Am vorletzten Dienstag erteilten sich dann die Organisatoren Absolution durch die Ausladung der «Frecce». In Rom liess gleichzeitig das Verteidigungsministerium verlauten, es habe seinerseits Startverzicht angemeldet. So durften beide Seiten pietätisches Handeln für sich monieren.

Mit dem Gefühl moralischen Genügetuns gewährte darauf Arnold Koller den Freiburger Organisatoren Rückenstärkung. Der EMD-Chef war schon drauf und dran, den Sonderfall Schweiz auch bei «Air Shows» zu propagieren, indem er auf die hierzulande rigiden Sicherheitsbestimmungen und auf die unfallfreie Geschichte der «Patrouille Suisse» pochte. Doch anderntags, nach der Bundesratssitzung, musste Koller im Namen der Pietät nochmals einen Rückzieher machen: Die «Patrouille Suisse» hatte in den Hangars zu bleiben, doch verboten wurde die Show von Ecuvillens nicht. Zudem gab Koller, eine nicht minder schweizerische Lösung, eine Studie über «Sinn und Zweck» von Flugmeetings in Auftrag. Die Veranstalter taten sich schwer mit dem amtlich verordneten Mitgefühl, dem sie doch bereits durch die Ausladung der «Frecce» Genüge geleistet zu haben glaubten. Aber jetzt, ohne helvetische Hunter, drohte die «Air 88» vollends zum

Rumpfmeeting degradiert zu werden. Besonders feinfühlige Romands unter den Promotoren von Ecuvillens hegten nun bereits den Verdacht, der Bundesrat hätte die «Patrouille Suisse» starten lassen, wenn das Meeting in der Deutschschweiz gewesen wäre. Als der «Blick» einen Tag vor dem Meeting über ein angeblich ungenügendes Sicherheitsdispositiv berichtete und am Samstag im Raum Bern mit «abgesagt» überklebte Veranstaltungsplakate gesichtet wurden, da galt für die Organisatoren die Sabotage ennet der Saane als ausgemacht. Masslos geärgert hat man sich in Ecuvillens jedoch über einen Rückenschuss diesseits des Röstigrabens. Der Chefredakor der Freiburger «Liberté» hatte in einem Kommentar Flugdemonstrationen als «jeux criminels» bezeichnet.

Die psychische Hygiene

Dies alles hat zu bedenken, wer den Dank von Jean Overney entsprechend würdigen will, den er am Samstag der sich verabschiedenden «Patrouille de France» abstattete. Seine «französischen Freunde» hatten ihn in den schweren Tagen nach Ramstein nichtim Stich gelassen. Das sei ein «sehr wichtiger-Auftritt» gewesen, versicherte Overney, während ihm auf dem Speakerturm eine steife Brise ins Gesicht blies. Wichtig wohl auch für die Piloten, die am Wochenende zuvor in Ramstein geslogen waren.

Gesprächig waren sie nicht, denn der Verteidigungsminister hatte ein Interviewverbot erlassen. Doch das wenige, das sie sagten, war schon vielsagend. «Wir sind froh, dass wir kommen konnten.» Für ihre psychische Hygiene nach Ramstein bedurfte es in erster Linie der Rückkehrzur Normalität, und das hiess vor allem: fliegen.

Der französische Hauptmann, fast ein Double von Paul Newman, kommentierte die Figuren der acht Alphajets in jenem Ton der forcierten Nonchalance, wie dies Dompteure bei ihren Raubtiernummern tun.

Die Hälse reckten sich in die Lust. Tausende von Feldstechern, Teleobjektiven verfolgten den Kampf der Jagdbomber um die persekte Asthetik. Als Abschluss der Demonstration militärischer Potenz der Höhepunkt der Perversion: Die Patrouille flog ein kilometergrosses rot-blaues Herz. und der Leader spielte mit seinem Jet den Amor, als er es durchflog. Warmer Applaus brandete auf. Die an den grauen Pilotenjacken erkennbaren Insider befanden sofort, das sei eine Demonstration auf Sicherheit gewesen, grössere Abstände, keine Kreuzungsmanöver, schon gar nicht über den Zuschauern. Drei Aufpasser des Bundes überwachten den Restrisikokitzel eine Woche nach Ramstein.

Lauter «Militaristen» am Pistenrand, wie ein einsamer Protestler beim Parkplatz auf ein kleines Plakat geschrieben hatte? Eher Menschen wie Albert Weinberg, jener Mann, der die Comic-Heste des kanadischen Jagdpiloten Dan Cooper zeichnet. Der nette, ältere Herr aus Belgien sass während des Meetings im Hangar 2 und signierte unter dem Konterfei seines Alter ego. «Ich verabscheue Gewalt zutiefst», sagte der Mann, der seit 34 Jahren nichts anderes macht, als neue Abenteuer für Dan Cooper zu erfinden. Bis jetzt hat Dan alle überstanden. «Zaacckkk» oder «Wouuh!!!» steht jeweils bei den schön gelb und orange ausgemalten Bildern.

Bevor die «Alpi Eagles» mit ihren (zivilen) SF 260 abhoben, lasen sie im Sanitätszimmer den Bericht im «Corriere della Sera» über die Beerdigung der Ramsteiner Opfer. Dann gingen die vier Piloten, alles ehemalige Mitglieder der «Frecce Tricolori», in die Luft. Auch sie, bekannt für kühne Kapriolen, hatten sich auf behördliches Geheiss zu mässigen. Ihre verwegenste Einlage trug den Namen «Apocalypse Now». Nach der Landung stürzten zwei italienische Touristen auf die «Alpenadler» zu und postierten sich für ein Gruppenbild mit angegrauten Helden. «So lächelt doch ein wenig, Freunde, cheeses.» Und die Piloten lächelten.

Allesamt amoralische Gaffer, diese (in zwei Tagen) gut 25000 Menschen am Pistenrand in Ecuvillens? Eher ehrliche Zyniker, die auch dann nicht von Moral zu reden begannen, als sich viele andere Flugfreaks der öffentlichen Stimmungslage wegen dazu verpflichtet fühlten. So manch ein Fan in Ecuvillens zuckte auf die entsprechende Frage nur mit den Achseln: «Was soll's? Dieses Risiko geht man eben ein.» Moral war für sie spätestens nach dem obligaten Vergleich kein Thema mehr, dass das Autofahren nach schweren Unfällen auch nicht verboten werde

Bloss: Als 1955 in Le Mans 85 Menschen durch einen Unfall beim 24-Stunden-Rennen ums Leben kamen, verbot der Bundesrat Rundstreckenrennen in der Schweiz. Doch sein jetzt angeforderter «Sinn und Zweck»-Bericht wird, keine mutige Prognose, die Flugmeetings für nötig befinden. Zum Beispiel zwecks fliegerischer Nachwuchsförderung. Die Verkaufsstände hinter den Hangars verströmten tatsächlich ein Klima, wie es das EMD liebt. Dort sahen sich nicht dekadente Spielsalonjugendliche um, sondern flotte Burschen, die sich am liebsten schon nach der Primarschule zur fliegerischen Vorschulung melden würden. Auf den Jeansjacken stand nicht «Shit», sondern «Swiss Air Force Team».

Die Frauen kamen beim Standangebot allerdings etwas zu kurz. Ausser bei der «Royal Air Force Association». Die bot, für 15 Franken pro Stück, Tangas an, verziert mit den neun «Red Arrows» in Pfeiformation.

BUND 13.9.88

Der Entscheid über die Mirage-Nachfolge soll noch diesen Herbst fallen - Gerüchte und Vermutungen um die Preise der F-16 und F-18 - Avancen der Sowjetunio

Die UdSSR würde auch an die Schweiz Mig-29 liefern

Kurz vor dem Entscheid über das neue Kampfflugzeug für die Schweizer Armee ist an der Luftfahrtschau im englischen Farnborough publik geworden, dass die Sowjetunion ihre Mig-29 auch der Schweiz verkaufen würde, falls diese Interesse hätte. Was hält man im Eidgenössischen Militärdepartement davon?

In diesem Herbst wird entschieden, welches der beiden in der Schlussevaluation stehenden Flugzeuge als Nachfolger für den Abfangiäger Mirage beschafft wird: die F-18 Hornet oder die F-16 Fighting Falcon, beide aus den USA stammend. Obwohl offenbar bereits Stimmen laut geworden sind, der Rüstungskommis-

Von unserem Mitarbeiter Thomas Schwendimann

sion die F-18 zur Beschaffung zu beantragen, ist das Evaluationsverfahren nach Auskunft von Hans-Rudolf Strasser, Informationschef des Eidgenössischen Militärdepartements (EMD), noch nicht abgeschlossen.

Auch dieses Beschaffungsvorhaben – mit einem Finanzrahmen von drei Milliarden eines der grössten überhaupt – ist mit etwelchen «Nebengeräuschen» verbunden; so kursieren seit ein paar Tagen Gerüchte, wonach der Kaufpreis für das Waffensystem F-18 Hornet 125 Millionen Franken pro Stück, für das System F-16 Falcon dagegen «nur» 75 Millionen betrage; damit wäre die im Gegensatz zur F-16 über zwei Triebwer-

ke verfügende F-18 mehr als 60 Prozent teurer. Informationschef Strasser wollte aber auf Anfrage des «Bund» diese Preise weder bestätigen noch dementieren; er gab lediglich bekannt, die Differenz zwischen den Kaufpreisen der beiden konkurrierenden Kampfflugzeuge liege in der Grössenordnung von «ungefähr 20 Prozent». Von der Höhe der Stückpreise für die beiden Flugzeuge und dem Ausmass ihrer Differenz hängt zudem ab, wie manches Kampfflugzeug beschafft werden kann.

Avancen der Sowjetunion

Zu dieser momentan wenig klaren Situation ist nun auch noch die Ankündigung des stellvertretenden sowjetischen Lustfahrtministers hinzugekommen, dass die Sowjetunion ihren modernen Absangjäger Mig-29 auch an neutrale Staaten im Westen - also auch an die Schweiz - liefern wurde, sofern diese entsprechende Anfragen stellten, Glasnost und Perestroika scheinen selbst in der Rüstungsexportpolitik der UdSSR Änderungen zu bewirken; es stellt sich allerdings die Frage, oh es den Sowjets nicht eher darum geht, sich auf diesem Weg Exportaufträge und damit Devisen zu verschaffen.

Westliche Fachleute hatten erstmals im Sommer 1986 Gelegenheit, die Mig-29 aus der Nähe zu betrachten: Sechs Maschinen dieses Typs landeten im finnischen Rissala zu einem Besuch. Mittlerweile ist die Mig-29 auch im Westen keine Unbekannte mehr; man reiht sie leistungsmässig und von der Auslegung her zwischen der F-14 und der F-15 ein. An der 40. internationalen Luftfahrtausstellung in Farnborough (GB), die ge-

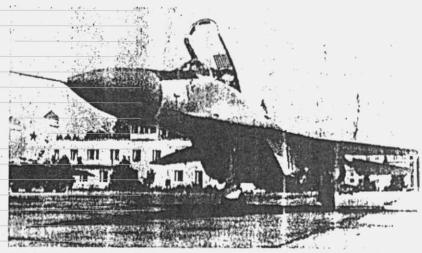
stern zu Ende gegangen ist, waren ebenfalls zwei Maschinen des sowjetischen Typs zu sehen. Auch Fachleute der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) und des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (KFLF) waren in Farnborough anwesend.

Grundsätzlich möglich

Dennoch wird die Nachfolgerin der Mirage-IIIS sicher nicht Mig-29 heissen: dafür sei die Sowjetunion mit ihrer Ankündigung zu spät gekommen, sagten übereinstimmend EMD-Pressechef Strasser und Hugo Wermelinger vom GRD-Informationsdienst. Grundsätzlich, so Wermelinger, bestünden keine Vorschriften, welche eine Beschaffung von Rüstungsmaterial aus der Sowjetunion oder aus weiteren Staaten des Ostblocks verböten. Die Schweiz tätige «keine politischen Einkäufe»; sie sei in ihrer Beschaffungspolitik unabhängig. Im Zentrum stehen laut Wermelinger immer die militärischen Bedürfnisse sowie ein optimales Kosten/Leistung-Verhältnis:

Unabhängigkeit von Lieferanten

Ob die Schweiz später einmal für ein anderes Beschaffungsvorhaben Rüstungsmaterial aus der UdSSR in das Evaluationsversahren einbeziehen werde, hänge stark von der Bereitschaft dieser Supermacht ab, auf die von der Schweiz gestellten Bedingungen einzugehen, meinte Wermelinger weiter. Unsere mit der Prüfung von neuem Material beauftragten Stellen wollten nämlich alle in Frage kommenden Geräte testen, um Vergleichsmöglichkeiten zu haben. Zudem müssten die Hersteller genaue Lei-



Die UdSSR will ihre Mig-29 auch an neutrale westliche Staaten liefern. (k)

stungsangaben machen. Weiter wolle man vor Ort in die Fabrikationsverfahren Einblick nehmen können, um die Qualität des Gerätes beurteilen zu können. Dem EMD gehe es bei jeder Beschaffung von Rüstungsgütern im Ausland darum, möglichst rasch unabhängig zu werden, also auch Ersatzteile zu erhalten, um in einem Krisenfall nicht von ausländischen Lieferanten abhängig zu sein, gab Wermelinger zu bedenken.

Hans-Rudolf Strasser erwähnte in diesem Zusammenhang einen Fall aus den siebziger Jahren, als es um die Evaluation eines neuen Artilleriegeschützes gegangen sei; damals habe die Sowjetunion jedoch nicht auf die schweizerischen Bedingungen eintreten wollen.

Es braucht allerdings nicht viel Vorstel lungsvermögen, um sich ausmalen zu können, wie schwierig sich die Beschaf fung von sowjetischem Rüstungsmate rial gestalten müsste; als Problemkreise sollen hier nur die Stichworte Kompen sationsgeschäfte und Lizenzfabrikation erwähnt werden. Doch die Haupt schwierigkeit in einem solchen Fal dürfte wahrscheinlich ohnehin die Frage der politischen Machbarkeit und Ak zeptanz darstellen: Man erinnere sich nur an den Wirbel, den die Beschaffung von Armee-Fiehermessern aus der DDF hierzulande verursacht hatte; diese Fie berthermometer waren sogar Gegen stand einer Einfachen Anfrage im Na tionalrat während der Frühjahrssession 1985 . . .

EVP-Politiker setzt auf Sowjet-Jet: moderner, manövrierfähiger, billiger

Die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge hält die Militärpolitiker weiter in Trab. Der sowjetische Jäger MiG 29 und der schwedische Jas-Gripen 39 machen dem Favoriten F/A-18 das Leben schwer.

VON JÜRG ZBINDEN

aul Wyss, Basler FDP-Nationalrat und Präsident der Militärkommission (MK), erhielt dicke Post am Dienstag letzter Woche.

Er solle bitte, liess ihn EVP-Nationalrat und MK-Mitglied Hans Oester brieflich wissen, doch auch noch den sowjetischen Jäger MiG 29 auf die Liste der möglichen Nachfolger für die Mirage III S der Schweizer Fliegertruppe aufnehmen.

Wyss reagierte rasch. Am Mittwoch unterbreitete er Oesters Begehren in Anwesenheit von EMD-Chef Arnold Koller der Militärkommission. Die Militärpolitiker beschlossen, das Thema MiG 29 an ihrer Januarsitzung zu behandeln – der Theatercoup war perfekt.

Dabei war eigentlich schon alles klar: EMD-Chef Koller wird, so bestinformierte Kreise, in einer der nächsten Sitzungen dem Bundesrat die Beschaffung der amerikanischen «Hornissen» vom Typ F/A-18 beantragen. Auf der Strecke bleibt dabei als letzter Konkurrent der US-Fighter F-16, der im Gegensatz zum F/A-18 technologisch nicht mehr ausbaufähig ist.

Der F/A-18 aber ist ein teurer Vogel. An die hundert Millionen Franken kostet er, voll ausgerüstet, pro Stück. Für drei Milliarden Franken – soviel ist für den Flugzeugkauf budgetiert – wären also etwa dreissig «Hornissen» zu haben. Die kleiner gewordene Stückzahl – ursprünglich war von vierzig Kampfjets die Rede – schreckt Fachleute nicht.

Geringe Stückzahl, hoher Preis – diese F/A-18-Gleichung löst dagegen im Parlament nicht nur eitel Freude aus. Mit Interesse wurde deshalb hierzulande die Äusserung des stellvertretenden sowjetischen Luftfahrtministers an der Flugdemonstration im englischen Farnborough letzten Monat zur Kenntnis genommen, sein Land wäre bereit, der Schweiz die MiG 29 zu liefern.

Der Sowjet-Jäger, Nato-Code-Name «Fulcrum», soll nur knapp halb so teuer sein wie der F/A-18. Zudem gilt die Mikojan-Gurewitsch MiG 29 in aviatischen Fachkreisen als das gegenwärtig manövrierfähigste Jagdflugzeug der Welt. Seine AA-10 «Alamo»-Luft-Luft-Lenkwaffen sind amerikanischen Angaben zufolge den modernsten US-Produkten vom Typ Amraam (Advanced Medium-Range Air-to-Air-Missiles) zumindest ebenbürtig.

Auch im EMD hinterliess die MiG 29 einen nachhaltigen Eindruck. Bundesrat Koller zur Schweizer Illustrierten: «Meine Leute, die in Farnborough dabei waren, haben mir berichtet, dass die MiG 29 eine eindrückliche Show geboten habe.»

Kein Wunder also, dass sich die Stimmen mehren, die für die MiG 29 Stimmung machen. Vor dem Plenum erklärte etwa LdU-Nationalrat Paul Günter letzte Woche: «Unsere Soldaten haben das Recht, das beste Material zum günstigsten Preis zu bekommen.» Und NA-Nationalrat Fritz Meier gab zu Protokoll, dass «die MiG 29 den amerikanischen Maschinen bei unseren Verhältnissen überlegen» sei.

Schützenhilfe erhielten Paul Günter und Fritz Meier auch von SP-Präsident Helmut Hubacher, der die EMD-Flugzeugbeschaffer schlicht als «Dilettanten» apostrophiert: «Unglaublich, dieses Vorgehen», wettert der SP-Vormann. «Im Mai gab das EMD bekannt, es beschränke sich bei der Evaluation auf die US-Typen F-16 und F/A-18, ohne zu wissen, was die Flugzeuge wirklich kosten. Erst im August wurden dann die Preise bekannt.»

Der SP-Vormann fordert deshalb, sowohl die MiG 29 als auch der schwedische Jas-Gripen 39 müssten nachevaluiert werden, zumindest um eine Konkurrenzsituation zu schaffen. Auch wenn sich das Beschaffungsvorhaben dadurch erheblich verzögern würde.

Bundesrat Arnold Koller winkt jedoch ab: «Das kommt alles zu spät. Mit einer Nachevaluation würden wir mindestens zwei Jahre verlieren. Noch verfügen wir kaum über Daten der MiG 29 und des schwedischen Gripen. Es fehlen Leistungsvergleiche mit dem F-16 und dem F/A-18 und auch über die Preise wissen wir nichts.»

Genau darüber möchte Hans Oester aufgeklärt werden. Mit der MiG-Diskussion in der Militärkommission, so Oester in seinem Brief, «soll sichergestellt werden,



Sowjetische MiG 29: Sie gilt als manövrierfähigstes Kampfflugzeug der Welt.



Schwedischer Jas-Gripen 39: ein technologisches und elektronisches Spitzenprodukt.

dass die bis heute unterbliebenen Abklärungen in der UdSSR noch getroffen und die Militärkommission gründlich informiert werde».

Ob das EMD in Moskau vorspricht, ist mehr als fraglich. Der Zug Richtung F/A-18 wird kaum mehr zu bremsen sein - nur das Parlament könnte ihn noch stoppen. Dennoch ist nicht auszuschliessen, dass Schweizer Piloten in naher Zukunft doch mit Sowjet-Jets pa-trouillieren werden. Bundesrat Koller: «Interessant scheint mir in diesem Zusammenhang die Grundsatzfrage zu sein, ob die Schweiz Rüstungsmaterial aus einem Staat des Warschauer Pakts beschaffen soll und kann. Persönlich habe ich keine ideologischen Bedenken. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass wir bei der nächsten Evaluation, etwa Mitte der neunziger Jahre, auch ein sowjetisches Flugzeug in die Auswahl einbeziehen.»

Allerdings unterstreicht Koller: «Die Sowjets müssten dann unsere Bedingungen akzeptieren: Offenlegung der Konstruktionspläne, ausgedehnte Testflüge und die Möglichkeit von Kompensationsgeschäften.»