



3003 Bern, 7. August 1989

kl

Fragen von Nationalrat L. Rebeaud vom 4.7.89 betreffend Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges; Antwortvorschläge auf die Fragen 1, 1b, 1c, 2, 2d, 3, 3b und 3c.

Frage 1:

Das neue Kampfflugzeug soll die Flugzeuge MIRAGE III S ablösen, welche nach 25 Jahren Flugdienst die heutige Aufgabe als allwettertauglicher Abfangjäger nicht mehr glaubwürdig wahrnehmen können.

Diese Aufgabe enthält folgende Aufträge:

- a) Luftpolizei: Identifikation mit Sicht oder mit elektro-optischen Mitteln und wenn notwendig Intervention gegen Luftfahrzeuge, die ohne Bewilligung oder widerrechtlich den schweizerischen Luftraum benützen.

Die Intervention umfasst nach internationalen Regeln:

- die Aufforderung zum Verlassen des Luftraumes
- die Aufforderung oder den Zwang zur Landung
- den Waffeneinsatz bei Notwehr oder in einem Notzustand.

Der Luftpolizeieinsatz ist im strategischen Normalfall, in Krisenfällen und im Neutralitätsschutzfall eine zwingende Massnahme zur Gewährleistung der Souveränität unseres Luftraumes. Es ist leicht einsehbar, dass nur bemannte Flugzeuge in der Lage sind, diese für uns vorentscheidende Aufgabe zu erfüllen, bei der es sich im Sinne der Dissuasion um eine Demonstration unserer Abwehrfähigkeit und unseres Abwehrwillens handelt und zu welchen wir als neutraler Staat verpflichtet sind.

- b) Luftraumüberwachung: Als neutraler Staat ist es uns nicht möglich, uns an ausländischen Überwachungssystemen anzuschliessen. Daraus entstehen bedeutende Lücken in der Überwachung der Luftlage in und um unser Land, da eine vollständige Radarabdeckung aus topographischen Gründen, besonders im untersten Luftraum aufgrund der Erdkrümmung und des gebirgigen Reliefs nicht möglich ist. Obwohl mit der Einführung des Systems TAFLIR (Taktischer Fliegerradar) diese Lücke zum Teil geschlossen werden kann, ist es aber in keinem Fall möglich das ganze Gebiet gleichzeitig zu überwachen. Da es kaum denkbar ist, dass die Schweiz jemals, aus Kostengründen, das System AWACS (Fliegendes Führungs-, Überwachungs- und Kontrollsysteem), beschaffen wird, welches als einziges geeignet wäre tiefstfliegende Luftfahrzeuge, welche

die gefährlichste Bedrohung darstellen, zu erfassen ist es empfehlenswert sich auf ein kostengünstigeres Luftüberwachungssystem als das AWACS zu stützen. Solche Systeme sind momentan, in Form von Aussenbehältern, welche von Kampf- und Leichtflugzeugen transportiert werden können, in Entwicklung. In Ermangelung eines solchen Systems fassen wir ins Auge, die Fähigkeiten des Neuen Kampfflugzeuges zur Ueberwachung und Ortung voll auszunutzen. Das Flugzeug F/A-18 ist in der Lage gleichzeitig 10 Objekte, unter schwierigsten Bedingungen zu orten, und wenn notwendig direkt zu bekämpfen. Im Fall von elektronischer Störung oder Zerstörung der Bodenradars ist es auch so möglich, eine minimale Uebersicht über die Bewegungen im Luftraum zu erhalten.

- c) Luftverteidigung: Nach einem durch den Bundesrat ausgesprochenen Verbot zur Benützung des schweizerischen Luftraumes mit gleichzeitiger Erteilung der Bewilligung des Waffeneinsatzes, erfolgt die Luftverteidigung im Verbund von Fliegerabwehr und Flugwaffe. In diesem Zusammenhang fallen dem Neuen Kampfflugzeug folgende Aufgaben zu:

- Luftraumüberwachung gemäss lit b)
- Bildung von Luftverteidiungsschwerpunkten zum Verhindern des Eindringens von Aggressoren in unseren Luftraum in allen Wetterlagen sowie bei Tag und bei Nacht. Aufgrund seiner extremen Mobilität und seiner Fähigkeit fliegende Objekte in tiefstem Luftraum und bei allen Sichtbedingungen zu orten und zu bekämpfen, ist das Neue Kampfflugzeug das einzige Waffensystem, das unserer Armee zur Verfügung steht um innert nützlicher Zeit einer Luftbedrohung gleich wann und wo, zu begegnen.

Frage 1b:

Es ergibt sich aus der Antwort auf Frage 1, dass kein anderes Mittel und keine organisatorische Massnahme in der Lage ist die Aufgaben des Neuen Kampfflugzeuges für Luftpolicie und in der Luftverteidigung zu übernehmen mit Ausnahme des oben beschriebenen (Frage 1, lit b) Ueberwachungs- und Kontrollsysten AWACS, welches die Ueberwachungsaufgaben viel effizienter wahrnehmen könnte, aber aufgrund seiner Kosten ausserhalb unserer Möglichkeiten liegt. Bezuglich lufttransportierbaren Radaraussenbehältern, sind weitere nähere Angaben und Erprobungsresultate abzuwarten.

Frage 1c:

Im wesentlichen wurde auf diese Frage bereits oben geantwortet. Es ist uns nicht bekannt, dass es Drohnen zur Luftraumüberwachung gibt, sondern nur zur Luftaufklärung und zur Bekämpfung von Objekten am Boden. Was den Gebrauch von Ballonen und Luftschiffen, wie sie von der Küstenwache der USA (US Coast Guard) zur Bekämpfung der Drogenszene benutzt werden betrifft, ist es kaum denkbar diese, aufgrund der extremen Verwundbarkeit, im Krieg einzusetzen. Betreffend Satelliten - es ist übrigens kaum vorstellbar, dass wir einmal über solche verfügen werden - muss gesagt werden, dass diese zur Beobachtung des Luftraumes und zur Führung einer Interzeption nicht nutzbar sind. Dagegen liefern sie ausgezeichnete Informationen über Bewegungen am Boden und sind von unbestreitbarem Nutzen für die strategische Lage und die Vorwarnung.

Frage 2:

Die militärische Landesverteidigung und damit auch der Schutz der Lufthoheit ist eine verfassungsmässige Verpflichtung unseres Staates im Rahmen seines Status der bewaffneten Neutralität. Es obliegt der Regierung die Verteilung der Mittel für die Wahrnehmung der verschiedenen Aufgaben laufend zu beurteilen, deren Verantwortung sie zu übernehmen hat. Es ist zu bemerken, dass auch alle nicht militärischen Bereiche einer Kostenentwicklung unterliegen, welche mindestens so ausgeprägt ist wie diejenigen der militärischen Verteidigung. Es ist schwierig, wenn nicht gar unmöglich, die notwendigen Investitionen zu beziffern, welche in 30 Jahren den Schutz unserer Lufthoheit sicherstellen müssen. Wir glauben, dass es übertrieben ist die Kosten der betreffenden Systeme auf 5 bis 10 mal höher als heute zu schätzen, vorbehalten ist natürlich die unbekannte Entwicklung der Inflationsrate. Wenn man sich auf die Entwicklung des Grosshandelspreisindexes Gruppe Metall und Metallwaren stützt, der von 100% im Jahre 1963 auf 210% im Jahre 1989 gestiegen ist, so kann man feststellen, dass die Investition von 1'185 Mio Franken für die Beschaffung des MIRAGE III heute auf 2'490 Mio Franken kommen würde. Das vorgesehene Budget für die Beschaffung des F/A-18 stellt eine reelle Erhöhung von 20% bis 25% in 26 Jahren und nicht von 500% bis 1000% dar.

Frage 2d:

In der Einleitung der Antwort auf die Frage 1 wurde bereits gesagt, dass der Flugtyp MIRAGE III S heute nicht mehr in der Lage ist den Interzeptionsauftrag bei jedem Wetter, Tag und Nacht, glaubwürdig sicherzustellen. Diese Aussage hat sich leider, anlässlich der Evaluation des F-16 und des F/A-18 im Frühjahr 88 in der Schweiz, in eindrücklicher Weise für unsere Piloten bestätigt. Weder die MIRAGE III S noch der F-5E TIGER II waren mit Aussicht auf Erfolg imstande, einem solchen Waffensystem, wie es heute bei verschiedenen westlichen Luftstreitkräften aber auch mit der MIG-29 und dem SU-27 im Osten bereits eingeführt ist, entgegenzutreten. Jede Verzögerung in der Beschaffung des Neuen Kampfflugzeuges hat eine dramatische Situation für unsere Luftverteidigung und ihre Glaubwürdigkeit zur Folge.

Es sei noch erwähnt, dass unabhängig der Verzögerung im Entwicklungsprogramm des schwedischen JAS 39 GRIPEN und ohne die Beachtung der Tatsache, dass sein Schicksal zur Stunde unsicher ist, heute schon gesagt werden kann, dass sein Preis beachtlich höher als derjenige des F/A-18 sein wird.

Frage 3:

Der F/A-18 ist ein sicheres und einfach zu fliegendes Flugzeug. Er weist jedoch eine Menge operationeller Möglichkeiten auf, welche ein häufiges, anspruchvolles Training ohne grossen Unterbruch erfordern. Aus diesem Grund und unter Berücksichtigung der kleinen Anzahl zu beschaffender Flugzeuge sowie dem Wunsch das Maximum an Wirksamkeit herauszuholen, ist es vorgesehen anfänglich Militärberufspiloten auf dieses Waffensystem umzuschulen. Diese Piloten sind auch in der Lage im Falle eines Alarms jederzeit und innert kürzester Frist eingesetzt zu werden. Später ist es vorgesehen Milizpiloten auf dem F/A-18 zuzulassen. Es sind vor allem diejenigen Piloten, welche das Ueberwachungsgeschwader verlassen um die Karriere als Linienpilot einzuschlagen, nachdem sie über eine gründliche Erfahrung auf dem Kampfflugzeug verfügen. Nach einigen

Jahren Erfahrung mit diesem neuen Flugzeugtyp wird sich mit grösserer Sicherheit bestimmen lassen in welchem Rahmen und mit welchen Anpassungen am Trainingsprogramm auch "reine" Milizpiloten auf den F/A-18 umgeschult werden können. Es stand bis heute nicht zur Diskussion, diese Variante auszuschliessen. Was die Flieger-Bodentruppen anbelangt stand nie im Zweifel, dass sie den Status als Miliztruppen behalten werden, da der F/A-18 vor allem im Betrieb und Unterhalt einfacher ist als seine Vorgänger.

Frage 3b:

Mit einer fundierten Information wird sich das EMD bemühen, Parlament und Volk davon zu überzeugen, dass die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges, mit den damit verbundenen Kosten, unbedingt notwendig ist. Es geht vor allem darum, die Wichtigkeit des Schutzes unseres Luftraumes aufzuzeigen und die Bedeutung der Luftverteidigung zur Aufrechterhaltung unseres Status der bewaffneten Neutralität im Herzen Europas, mit allen politischen und strategischen Möglichkeiten, zu erklären.

Was die Umweltbelastungen betrifft, sind wir überzeugt, dass sie in Zukunft nicht ansteigen, sondern sich eher verkleinern werden. In Friedenszeiten sind mit dem F/A-18 Startverfahren möglich, die bezüglich Lärm gleich, wenn nicht geringer als diejenigen der aktuellen Kampfflugzeuge sind. Zudem ist es mit der Einführung von Waffensystemen dieser Qualität sicher, dass sich unsere Flugzeugflotte von heute 289 Einheiten auf etwa 100 im Jahre 2010 (189 im 1995) reduziert, was auch die Bewegungen der Kampfflugzeuge stark vermindern wird.

Frage 3c:

In der Luftverteidigung bildet die Begegnung von qualitativ mindestens gleichwertigen Waffensystemen einen bestimmenden Faktor zum Erfolg. Waffensysteme deren Fähigkeiten um ein mehrfaches diejenigen des Gegners übersteigen, und welche die Lenkwaffen abschiessen noch bevor der Andere sie im Radar erfassen kann, lassen dem Gegner keine Ueberlebenschance, aber steigern die eigenen Erfolgsschancen um so mehr.

Es muss festgehalten werden, dass unsere Piloten keinen Vorteil aus der Topographie unseres Landes ziehen können. Die Charakteristik des Luftraumes ist allumfassend und unsere Topographie wirkt sich im fliegerischen Bereich für die Besatzung nachteilig aus. Die Ortung von Flugobjekten in niedriger Höhe ist in unserem Gelände problematisch und die Starts und die Landungen werden bei schlechten Wetter komplizierter. In diesem Bereich der militärischen Verteidigung haben wir daher keine andere Wahl. Betrachtet man die Beteiligung des Schweizervolkes an den Flugveranstaltungen, dann lässt sich folgern, dass die Beliebtheit der Militäraviatik nicht im Sinken begriffen ist.

Kommandant Flieger- und
Fliegerabwehrtruppen



Korpskommandant W. Dürig

3003 Berne, 7 août 1989

kl

Questions du Conseiller national L. Rebeaud du 4.7.89 concernant l'acquisition d'un Nouvel avion de combat; proposition de réponses aux questions 1, 1b, 1c, 2, 2d, 3, 3b et 3c.

Question 1:

Le Nouvel avion de combat doit remplacer le MIRAGE III S qui, après 25 ans de bons et loyaux services, n'est aujourd'hui plus en mesure d'assurer sa tâche d'intercepteur tous-temps, tous-azimuts, de façon crédible face aux moyens de guerre aérienne mis en oeuvre par les forces des deux camps.

Cette tâche comprend les missions suivantes:

- a) Police du ciel: identification visuelle ou/et par moyens électro-optiques embarqués, et le cas échéant, intervention contre des aéronefs utilisant l'espace atmosphérique suisse sans autorisation ou de façon illégale.

L'intervention comprend, conformément aux règles internationales:

- la sommation de quitter l'espace atmosphérique suisse
- la sommation d'atterrir, au besoin par la contrainte
- l'usage des armes de bord dans l'état de nécessité ou de légitime défense

Dans les cas stratégiques normal, de crise et de protection de la neutralité, la police du ciel est une fonction impérative de la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace atmosphérique. On comprendra aisément que seul un vecteur piloté, soit un avion, est en mesure d'assurer cette mission que nous considérons comme primordiale, tant en ce qui concerne la démonstration de notre volonté et de notre capacité de défense, au sens de la dissuasion, que par rapport à nos obligations statutaires d'Etat neutre.

- b) Surveillance de l'espace aérien: en tant qu'Etat neutre, il ne nous est pas possible de nous raccorder à quelque chaîne de surveillance de l'espace aérien étrangère que ce soit. Il en résulte d'importantes lacunes dans la présentation de la situation aérienne intéressant notre pays, le rayon de détection de nos propres radars étant physiquement limité par la courbure terrestre et, en ce qui concerne la basse altitude, obstrué par le relief. Bien que l'introduction du système TAFLIR (radar de détection et de contrôle à basse altitude) apporte un palliatif important à cette dernière lacune, elle ne permet en aucun cas de couvrir l'ensemble du territoire simultanément. Comme il n'est guère pensable que la Suisse fasse jamais l'acquisition d'un système AWACS (système embarqué de détection et de contrôle), en raison de son coût exorbitant, la seule façon de combler les lacunes précitées de façon appropriée, en particulier pour la détection

d'aéronefs (avions, hélicoptères, drones, missiles de croisière) volant à très basse altitude et représentant la menace la plus dangereuse, consiste à s'appuyer sur un dispositif de détection aéroporté de coût et de performances plus modestes qu'un AWACS. De tels dispositifs sont actuellement en développement sous forme de bidons embarquables sur avions de combat ou de transport léger. En l'absence d'un tel système, nous envisageons de mettre à profit les capacités de surveillance et de détection du Nouvel avion de combat. Le F/A-18 est en mesure de détecter et de poursuivre 10 objectifs simultanément, dans les conditions les plus difficiles, et, en cas d'alerte réelle, d'intervenir directement, n'importe où et dans le temps le plus court. Par ailleurs, en cas de brouillage électronique ou de destruction des systèmes terrestres, il permet de conserver un minimum de vue d'ensemble sur l'évolution de la situation aérienne.

c) Défense aérienne: après que le Conseil fédéral ait prononcé l'interdiction générale d'utiliser l'espace atmosphérique, assortie de l'autorisation d'engager les armes sans sommation, la défense aérienne est assurée conjointement par l'aviation et la DCA. Dans ce contexte, les missions dévolues au Nouvel avion de combat sont:

- la surveillance de l'espace aérien, comme sous lit b)
- la création d'efforts principaux dans les airs, de façon s'opposer à l'intrusion d'agresseurs dans notre espace atmosphérique, par n'importe quel temps, de jour comme de nuit. En raison de son extrême mobilité et de sa capacité de détecter et de combattre des objectifs volant à très basse altitude dans toutes les conditions de visibilité, le Nouvel avion de combat est la seule arme dont disposera l'Armée pour être prête à répondre en temps utile à toute menace aérienne, n'importe quand et d'où qu'elle vienne.

Question 1b:

Il découle de la réponse à la question 1) qu'aucun matériel ni aucune mesure d'organisation ne sont en mesure de remplacer le Nouvel avion de combat dans les missions de police du ciel et de défense aérienne, à l'exception de la fonction de complément en matière de surveillance de l'espace aérien; comme explicité ci-dessus (question 1, lit b), un AWACS pourrait couvrir cette tâche avec beaucoup plus d'efficacité, au prix cependant d'un investissement hors de proportion. Le cas du bidon embarquable de surveillance de l'espace aérien reste réservé jusqu'à plus ample informé quant au résultat des développements en cours.

Question 1c:

Pour l'essentiel, il est répondu à cette question ci-dessus. On notera qu'à notre connaissance, il n'existe pas de drones voués à la surveillance de l'espace aérien, mais seulement à la reconnaissance aérienne et à l'attaque d'objectifs au sol. L'utilisation de ballons ou de dirigeables, si elle est envisagée aux USA par le corps des garde-côtes (US Coast Guard) dans le cadre de la lutte anti-drogue, n'est guère pensable en opérations de guerre, pour des raisons d'extrême vulnérabilité. Quant aux satellites, dont on imagine mal, par ailleurs, que nous puissions en disposer, il ne permettent pas l'observation de l'espace aérien et ne sont pas utilisables pour la détection et la conduite d'interception. Ils livrent par contre, d'excellentes informations sur les mouvements au sol, d'une utilité indiscutable pour l'appréciation de la situation au niveau stratégique et pour la pré-alerte.

Question 2:

La défense militaire, et par son biais la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace atmosphérique, est une des obligations constitutionnelles incombant à notre Etat, dans le cadre de son statut de neutralité armée. Il appartient au Gouvernement d'apprécier en tous temps la répartition des ressources possibles entre les différentes tâches dont il assume la responsabilité et dont on notera qu'elles ont toutes connu une évolution des coûts au moins aussi explosive que celles de la défense militaire. Il est difficile, sinon impossible, d'exprimer des chiffres quant aux investissements qui seront nécessaires pour continuer d'assurer, dans 30 ans, la sauvegarde de la souveraineté sur notre espace atmosphérique. Mais nous pensons qu'il est exagéré d'évaluer le coût des systèmes concernés à 5 à 10 fois plus élevé qu'aujourd'hui, sous réserve de l'évolution inconnue des taux d'inflation, bien entendu. Si l'on se base sur l'évolution de l'index du commerce de gros des métaux et des marchandises, qui a passé de 100% en 1963 à 210% en 1989, on constate que l'investissement de 1'185 Mio de Frs pour l'acquisition du MIRAGE III reviendrait aujourd'hui à 2'490 Mio. Le budget prévu pour l'acquisition du F/A-18 représente donc une augmentation réelle en 26 ans de l'ordre de 20 à 25% et non de 500 à 1000%!

Question 2d:

Il a été dit en préambule de la réponse à la question 1, que le MIRAGE III S n'est aujourd'hui déjà plus en mesure d'assumer la mission d'interception tous-temps jour et nuit avec crédibilité. Cette assertion a malheureusement été mise en évidence, de façon traumatisante pour nos pilotes, lors de l'évaluation du F-16 et du F/A-18 en Suisse, au printemps 88. Pas plus le MIRAGE III S que le F-5E TIGER II ne se sont montrés capables d'affronter, avec quelque chance de succès, de tels systèmes d'armes qui, rappelons-le, sont aujourd'hui en opérations auprès de différentes forces aériennes de l'Ouest, au même titre que le sont le MIG-29 et le SU-27 à l'Est. Tout retard dans l'acquisition du Nouvel avion de combat entraînerait donc une situation dramatique pour notre défense aérienne et pour sa crédibilité.

Par ailleurs, indépendamment du retard considérable qu'a pris le JAS 39 GRIPEN suédois dans son programme de développement et sans tenir compte du fait que son destin n'est à l'heure actuelle pas du tout assuré, on peut d'ores et déjà affirmer que son prix serait très considérablement plus élevé que celui du F/A-18.

Question 3:

Le F/A-18 est un avion d'un pilotage sûr et facile. Par contre, les innombrables possibilités opérationnelles qu'il offre exigent un entraînement fréquent et sans grande discontinuité. C'est la raison pour laquelle, compte-tenu du petit nombre d'avions qui seront acquis et du désir d'en tirer une efficacité maximum, il est prévu de transformer initialement des pilotes militaires professionnels sur ce système d'armes. Ces derniers seront aussi en mesure d'assurer l'alerte dans les plus brefs délais et en tous temps. Ultérieurement, il est prévu de maintenir sur F/A-18, au titre de pilotes de milice, ceux d'entre les professionnels qui quitteront l'Escadre de surveillance pour embrasser la carrière de pilote de ligne, après avoir acquis une solide expérience sur leur

avion d'armes. D'autre part, quelques années d'expérience avec ce nouveau type d'avion permettront de définir avec plus de sûreté dans quelle mesure et avec quelles adaptations de leur système d'entraînement, de "purs" pilotes de milice pourront être transformés sur F/A-18. Il n'a jamais été question, jusqu'ici, d'éliminer purement est simplement cette variante. En ce qui concerne les formations d'aérodrome, il ne fait aucun doute qu'elles conserveront leur statut de milice, d'autant plus que le F/A-18 s'avère plus simple à la mise en oeuvre et à l'entretien de base que ses prédecesseurs.

Question 3b:

C'est par un effort d'information soutenu que le DMF entend convaincre le Parlement et le peuple que la dépense afférante à l'acquisition du Nouvel avion de combat est nécessaire. Il s'agit d'expliquer l'importance capitale de la notion de sauvegarde de la souveraineté sur l'espace atmosphérique et de défense aérienne pour le maintien de notre statut de neutralité armée au cœur de l'Europe, avec toutes les retombées politiques et stratégiques qui en découlent.

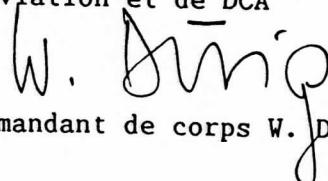
En ce qui concerne les nuisances, nous sommes convaincus qu'elles n'augmenteront pas dans le futur, mais qu'elles diminueront. En effet, le F/A-18 peut être mis en oeuvre, en temps de paix, avec des procédures de décollage entraînant un niveau de bruit sensiblement égal, voir inférieur à celui provoqué par nos avions de combat actuels. D'autre part, avec l'introduction de systèmes d'armes de ce niveau de qualité, il est certain que notre flotte d'avions de combat va régresser des 289 unités actuelles à une centaine vers l'an 2010 (189 en 1995), ce qui diminuera d'autant l'activité aérienne militaire.

Question 3c:

En matière de défense aérienne, il est essentiel de comprendre que l'affrontement à armes qualitativement au moins égales est un facteur de succès déterminant. Le système d'armes dont la capacité de détection est un multiple de celle de son adversaire et qui tire ses missiles avant même que ce dernier ait pu le repérer sur son radar ne lui laisse aucune chance de survie, à fortiori de succès.

On notera, à cet égard, que nos aviateurs ne bénéficient en rien des avantages offerts par la configuration topographique de notre pays à nos formations terrestres. Les caractéristiques de l'espace aérien sont universelles et si notre relief joue un rôle au plan aéronautique, c'est en défaveur de nos pilotes, pour lesquels il rend la détection d'objectifs volant à très basse altitude plus problématique et complique les manœuvres de décollage et d'atterrissement par mauvais temps. Dans ce domaine de la défense militaire, nous n'avons pas le choix des armes. Ce qui n'entraîne pas forcément l'impopularité de notre aviation militaire, du moins dans la mesure où l'on peut en juger par la participation du peuple suisse aux manifestations aériennes.

Commandant des troupes
d'aviation et de DCA



Commandant de corps W. Dürig