NKF: Nachevaluation Mirage 2000-5 und weitere Störmanöver

Am 27. Juni 1990 hat Bundesrat Kaspar Villiger eine Nachevaluation de Flugzeugs Mirage 2000-5 veranlasst. Eine «Koordinationsstelle Mirage 2000-5 Schweiz» hat im Mai 1991 eine Dokumentation mit dem Titel «Darum ist die Mirage 2000-5-Beschaffung mehr als ein Flugzeugkauf» mit dem folgenden Text in Umlauf gesetzt:

Es war bemerkenswerte Weitsicht und grosse politische Klugheit, als Bundesrat Kaspar Villiger 1990 den schwierigen und mutigen Entscheid fasste, den Beschaffungsentscheid für das für unsere Fliegertruppen bestimmte neue Kampfflugzeug zu vertagen. Es ist tatsächlich so, dass die Fakten, die 1988 zu einem Entscheid geführt hatten, sich heute grundlegend geändert haben.

Die politischen Umwälzungen, die sich in Europa und in der ganzen Welt abzeichnen, zwingen uns, die Flugzeugbeschaffung aus völlig neuen Perspektiven zu betrachten. Dies vor allem mit Blick auf Europa, das sich rund um uns entwickelt und formiert.

Eine Beschaffung dieser Grössenordnung, nahezu 3 Milliarden sind vorgesehen, soll dazu genutzt werden, unserem Land auch möglichst grossen Nutzen im Hinblick auf den Ausbau dauerhafter und vorteilhafter Beziehungen zu unseren Nachbarn zu bringen.

Es ist für die Schweiz eine einmalige Gelegenheit, ihren Platz in Europa, dem sie kulturell angehört, zu festigen, ihre Exporte zu steigern und von einem weitgehenden Technologietransfer zu profitieren. Es ist auch das sicherste Mittel, starke politische Unterstützung bei der Durchsetzung der Interessen der Schweiz in Europa zu erhalten.

Das für unsere Armee ausgewählte neue Kampfflugzeug wird seine Aufgabe während dem ganzen ersten Viertel des nächsten Jahrhunderts erfüllen. Es muss deshalb den gestellten Anforderungen der Truppe hundertprozentig entsprechen und mit der fortschrittlichsten Technologie ausgestattet sein.

Die französische Offerte beeinhaltet keine verhängnisvollen Unsicherheiten wie Währungskurs-Schwankungen oder Reduktion der Fabrikations-Kadenzen. Im Gegenteil, unsere französischen Nachbarn sind heute in der Lage, mit der Mirage 2000-5 ein Flugzeug vorzuschlagen, das, basierend auf den erprobten Mirage 2000-Typen, weiter entwickelt wurde. Die Perfektionierung der Mirage 2000-5 geschieht mit allen wünschbaren technischen und finanziellen Garantien.

Aufgrund der heute vorliegenden und verfügbaren Grundlagen ist der Bundesrat in der Lage, eine Entscheidung zu treffen, die alle technischen, operationellen, wirtschaftlichen und politischen Aspekte umfasst und die im Einklang mit den übergeordneten Gesamtinteressen der Schweiz steht.

Koordinationsstelle Mirage 2000-5 Schweiz Morgenstrasse 83b 3018 Bern Telefon 031 55 28 55

(Ganzes Dokument: 1991_05_03_NKF_Broschüre_Mirage_2000).

Nach dem Entscheid des Bundesrates für das Kampfflugzeug F/A-189 C/D vom 26. Juni 1991 hat der Tagesanzeiger am 3. Juli 1991 den folgenden Leserbeitrag für das russische Kampfflugzeug Mig-29 publiziert.

Das Kampfflugzeug MiG-29 wäre eine ideale Überbrückung

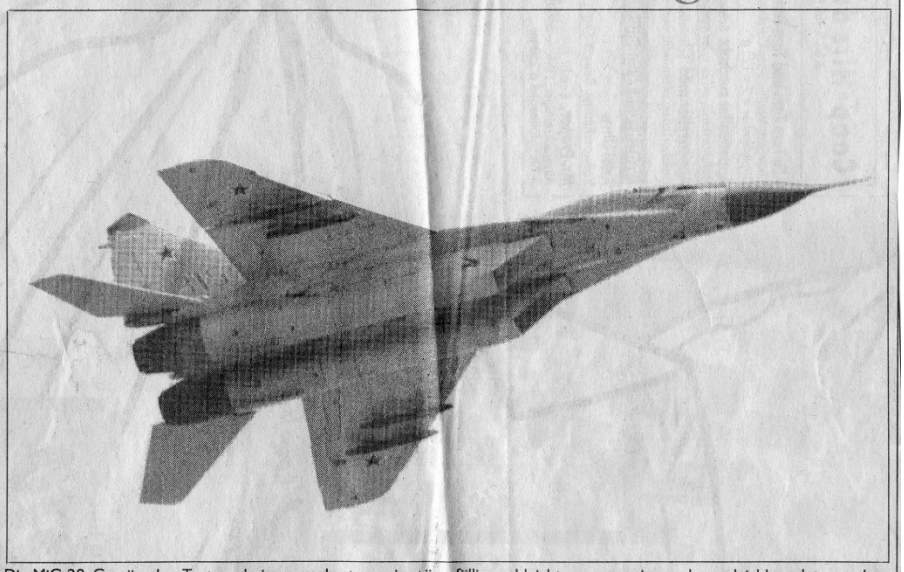
Der Beschaffungsantrag des Bundesrates fällt in eine Zeit grosser politischer Umwälzungen, aber auch unklarer Vorstellungen im sicherheitspolitischen Bereich. Wird die Schweiz ein neutrales Land bleiben, oder wird sie schliesslich eine Partnerrolle in einem kollektiven Sicherheitssystem übernehmen?

Die im Entstehen begriffene neue Weltordnung wird jedenfalls nicht risikolos zu erreichen sein, wie der Golfkrieg und die Entwicklung in Jugoslawien beweisen. Auch die Konversion der aufgeblähten Rüstungsindustrien wird sich nicht von einem Tag auf den andern bewerkstelligen lassen.

Der planmässige Truppenabzug der Sowjetarmee aus Ostdeutschland hat sich in jüngster Zeit wegen Verzögerungen im Wohnungsbau für heimkehrende Offiziersfamilien verlangsamt. Insgesamt gibt es in der Westgruppe der sowjetischen Armee 55 000 Angehörige, die in der UdSSR vorläufig keine Wohnung finden, davon etwa 8000 Angehörige der Luftstreitkräfte. Mit den durch die BRD bereitgestellten Mitteln, – 7,8 Milliarden Mark – sollen 36 000 Wohnungen gebaut werden.

Einfacher ist es mit den Flugzeugen, die auf bestehende Anlagen verlegt oder ausgemustert werden. Da für das Training eine ausgewogene Kräftestruktur verlangt wird, kann das Flugmaterial nur nach und nach abgezogen werden. Noch stehen über 1400 Flugzeuge und Helikopter in den neuen deutschen Bundesländern. Diese Überbleibsel des Kalten Krieges sollen – sofern alles planmässig verläuft – bis 1994 verschwunden sein. Dabei handelt es sich beim Flugzeugpark der 16. Luftarmee um eine Sammlung zumeist hochmoderner Flugzeuge. Viele von den 800 Kampfflugzeugen sind jünger als zehn Jahre. Die MiG-29 ist mit 300 Exemplaren vertreten, darunter auch die neueste «Fulcrum C»-Variante mit zusätzlicher Avionik-Ausrüstung. Sie sind zusammen mit den 200 MiG-23 und MiG-27 ein Beleg für die riesigen Produktionszahlen der sowjetischen Flugzeugindustrie der Jahre vor dem politischen Tauwetter.

Der nun vom deutschen Bundeskabinett gebilligte internationale Abrüstungsvertrag sieht die Verringerung von Kampfpanzern, gepanzerten Fahrzeugen, Artillerie, Kampfhelikoptern und Kampfflugzeugen vor und kann jetzt – nach Bereinigung einiger Differenzen und ergänzenden sowjetischen Versicherungen – von den Vertragsparteien ratifiziert werden. Er verlangt die Ausmusterung grosser Waffenbestände – auch moderner Kampfflugzeuge. Vielleicht ergäbe sich dadurch für unser Land die Chance, ein allseits befriedigendes Beschaffungsvorhaben für die Flugwaffe zu realisieren, ohne dass die Modernisierung der bodengestützten Luftraumsicherung in Frage gestellt wird.



Die MiG-29: Gemäss den Testergebnissen «robust, wenig störanfällig und leichter zu reparieren als vergleichbare Jets aus dem Westen». (Bild ARC)

Die Verteilung des Rüstungskuchens auf West (Patriot/Adats) und Ost (MiG-29) wäre daneben auch ein Beitrag zu einem erweiterten Begriff der Friedenssicherung.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die deutsche Luftwaffe ihre Erprobung der MiG-29, die sie letztes Jahr von den ehemaligen DDR-Luftstreitkräften übernehmen konnte, in diesen Tagen abgeschlossen hat und zu einem «sehr positiven Urteil» («Süddeutsche Zeitung» vom 16. Juni) gelangt ist. Die Bundeswehr verfügt über 20 einsitzige MiG-29 und vier Doppelsitzer für Trainingszwecke. Gemäss den Testergebnissen ist die MiG-29 «robust, wenig störanfällig und leichter zu reparieren als vergleichbare Jets aus dem Westen». Nach 350 Flugstunden sei noch kein nennenswerter Verschleiss aufgetreten. Gelobt werden besonders die Flugleistungen. So soll die sowjetische Maschine die amerikanische F-15 C in manchen Bereichen überbieten.

Nach den jetzigen Erkenntnissen liesse sich die MiG-29 über das Jahr 2005 hinaus einsetzen. Verteidigungsminister Stoltenberg wird demnächst die Entscheidung treffen, ob der Sowjetflieger auf Dauer im Einsatz bleiben soll.

Da Bundesrat Villiger damit rechnet, dass eine weitere Flugzeugbeschaffung um das Jahr 2004/2005 nötig sein dürfte, liesse sich mit einer kleinen Flotte bewährter MiG-29 eine ideale Überbrükkung im Bereich der Luftverteidigung bilden. Bis zu jenem Zeitpunkt dürfte dann auch feststehen, ob in einem erneuerten politischen Umfeld eine Schweizer Flugwaffe überhaupt noch notwendig ist.

ELMAR HUTTER, BAD RAGAZ

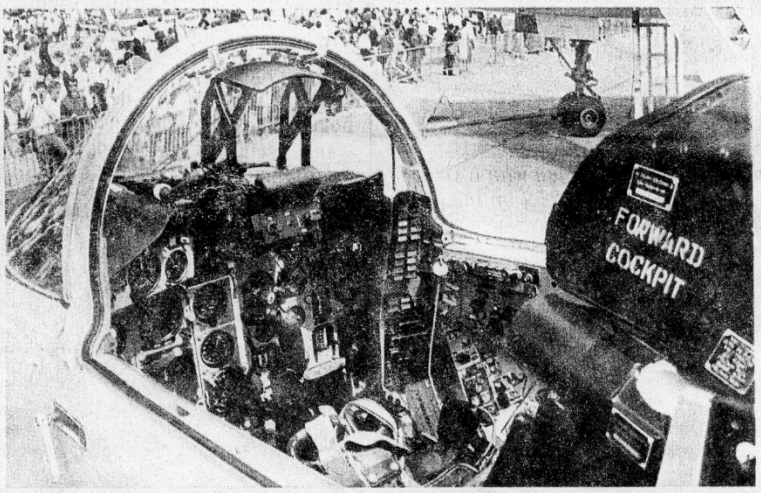
Kurt Thüler, ehemaliger Vertreter der Hughes Aircraft Company in Bern, hat mir am 14. August 1990 den auf der folgenden Seite dargestellten Artikel «Glasnost and the Glass Cockpit» aus der Zeitschrift armada international 4/1990 gesandt. Darin wird erklärt, warum in den russischen (sowjetischen) Kampfflugzeugen nur kleine Bildschirme zu finden sind, was ich in meinem Bericht über den Besuch in der Sowjetunion von 1989 auch festhielt.

Glasnost and the Glass Cockpit

The traditional image of a Warsaw Pact fighter pilot, as seen by the West, is of a highly disciplined, defensive-minded airplane driver. Fighters, in the Soviet tactical plan, are manned interceptors, umbilically tied to a ground-controlled intercept station by radio data-link. Individual initiative is discouraged, and only set-piece air intercepts are practiced with the controllers on the ground calling all the shots. Free-lance "dogfighting" is prohibited.

The historical rationale behind this approach is complex, but was rooted in several factors. Effective air defense of the Soviet fatherland required protection from the deep penetration bombers of both the Strategic Air Command and the Royal Air Force's V-Force. This requirement was historically paramount. Secondly, a perceived high degree of proficiency in air defense is obtainable with the expenditure of a minimum of flying time, providing each engagement is scripted in advance with a predetermined outcome. This approach efficiently generates successful training sorties. Proficiency in the real world of contested air combat is expensive. It costs fuel, maintenance resources, and with the inevitable crashes, it costs pilots and airframes. The Soviets have chosen to avoid spending money dogfighting and thus have saved Rubles to be used for more wings of interceptors to cover the USSR's vast geographical expanses. A more subtle limiting factor than money may have been political currency. Air combat requires pilots to develop individual initiative and self-reliance. Each pilot must be empowered to make his own decisions, instantaneously, based on a detailed knowledge of the overall air battle situation. If Soviet fighter pilots, the cream of Soviet society, were allowed independent thinking in the air, could they be trusted not to violate Marxists-Leninist dogma by thinking for themselves on the ground as well? This approach to air fighting has one drawback – it doesn't work. This was made painfully clear to the Soviets when their air defense system was confronted with unexpected and unplanned threats, such as various lost civilian airliners wandering around unimpeded over the USSR for hours at a time. Their air defense shortcomings were further publicized when a Cessna 172 landed unannounced in Red Square and taxied up to the Kremlin.

More to the point, Russian deficiencies in fighter pilot training became obvious in various engagements in the Middle East, the Mediterranean and Vietnam. Warsaw Pact-trained pilots were handed their heads by their US Air Force, US Navy & Israeli counterparts. These disastrous defeats and humiliations evidently convinced the Russians that a change was needed. This has been clearly stated in public by senior Soviet officers and in published works.



The MiG-29 cockpit: an unexpected contrast.

It is not too great a mental leap to draw an analogy between Russian ineptitude in free-form air combat and the Russian economy's failure in a free market world. Comrade Gorbachev's solution to the USSR's economic miseries is the introduction of "Glasnost" and "Perestroika". Will there be a corresponding new "openness" and "restructuring" in Soviet air combat tactics? A look at current MiG and Suhkoi cockpits may give us a clue on how feasible this change might be. We can use the state of the cockpit designs as indicators of both the Soviet approach to air combat and as measures of aircraft competitiveness in the air combat arena.

As seen at the 1989 Paris Air Show, both the MiG-29 Fulcrum and the Su-27 Flanker cockpits represent mid-1960s technology. Flight and engine data are indicated by old style circular dials. The radar displays are small, and not sunlight-proof or mounted under the glare shield. The radar warning receiver (RWR) display is out of ready sight. Each aircraft's head-up display is small, with a narrow field of view. The infrared search and track set does not have a separate display. The visibility looking out of the canopy is marginal in the Flanker, very poor in the Fulcrum, and both fighters have almost no visibility to the rear, from 5 to 7 o'clock. The ejection seats are slightly reclined, true, but not enough significantly to increase the pilot's ability to withstand G loading.

What limitations do these cockpits impose on their pilots? Some conclusions are obvious. The small, out of sight radar displays will prevent an understanding of the total air battle situation occurring beyond visual range. Compare the single, small Su-27 display with the three large multi-function displays in the F-18. The Hornet pilot is going to be much more proficient at what fighter weapons instructors call "situational awareness", i.e. a mental grasp of the overall situation. Poor rearward visibility will prove to be another Achilles heel in air combat as a Fulcrum pilot is blind from 5 to 7 o'clock. By contrast, an F-15 Eagle driver can look over his right shoulder and see his left vertical tail, and an F-16 Falcon pilot sits in a "nude to the waist" bubble canopy.

The impression one gets from sitting in the Flanker and Fulcrum cockpits is of a Soviet fighter force still oriented toward a ground.-controlled intercept environment, dependent on radar vectors to place the target in the fighter's front quadrant.

At Le Bourget, the Russians hinted at a new Flanker cockpit to be introduced next year featuring more modern displays, i.e., a "glass cockpit". A large radar display, giving a "God's eye view" of the air battle arena would be a strong indicator that they are serious about opening up their tactics and giving the pilot more information on which to base his own decisions.

Two more clues will be furnished by the appearance of the new MiG-33 and MiG-35 aircraft. The Flanker and Fulcrum were designed in the Breshnev era, and only so much can be changed once the basic design is fixed. Bubble canopies on the new MiGs, once the West gets a look at them, will be a strong indication that the Russians are getting serious about air combat. A look in the cockpits will tell even more.

The amazing marketing thrusts exhibited by the Russians at Farnborough in 1988 and Le Bourget in 1989 may be applied to the new fighters, allowing the West to examine the aircraft at a much earlier stage in their evolution than was possible with the MiG-29 and Su-27. Thus, we may know a little sooner in which directions the design bureaus are headed and through them, the thinking of Soviet tacticians.

Ed Cobleigh, Lt/Col, USAFR

In einer deutschen Zeitung (?) vom 5. Juli 1991, Nr. 153, Seite 5, wurde die französische Aktion für das Flugzeug Mirage 2000-5 von 1990/1991 kommentiert. « … Als ein schwerer Schlag für den nationalen Flugzeughersteller Dassault wurde die Entscheidung der Schweiz empfunden, 34 Kampfflugzeuge des Typs F-18 des amerikanischen Herstellers McDonnell-Douglas zum Preis von rund 3,5 Milliarden Schweizer Franken anzuschaffen. Um den Absatz des französischen Kampfflugzeugs Mirage 2000-5 in der Schweiz zu unterstützen, hatten sich Premierminister Rocard und Joxe schon im April nach Bern aufgemacht. Im Juni reiste Staatspräsident Mitterrand nach Lugano. Damals hiess es, Mitterrand sei bereit, den Beitritt der Schweiz zur EG zu fördern. Zugleich wurde versichert, Mitterrand sei nicht ‹als Handelsvertreter› für den Flugzeughersteller Dassault in die Schweiz gekommen. Dassault, der seit drei Jahren kein Kampfflugzeug im Ausland verkaufen konnte, hat mit seiner Werbekampagne in der Schweizer Presse offenbar viele Schweizer verärgert, meint die Pariser Zeitung ‹Le Monde›. Andere verweisen darauf, dass diplomatische Pressionen schon beim Wettlauf um den tschechischen Autoproduzenten Skoda sich weniger für Renault als für Volkswagen günstig auswirkt hätten. Militärfachleute glauben, dass die Schweizer Anforderungen wegen des Golfkriegs gestiegen seien.

litik

Freitag, 5. Juli 1991, Nr. 153 / Seite 5

Golfkrieg hilft Frankreichs Rüstungsindustrie

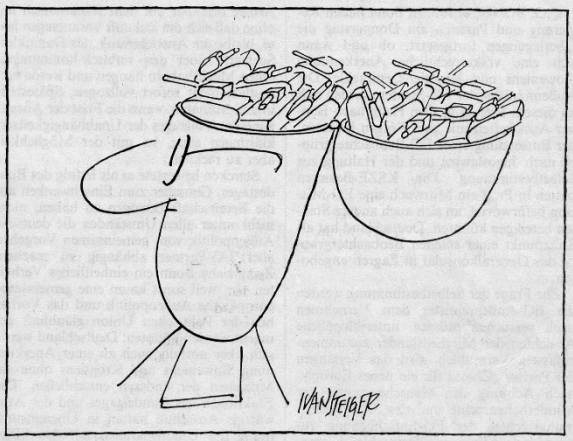
Auftragseingang um 67 Prozent höher / Joxe: Wirtschaftlich und strategisch wichtig

kj. PARIS, 4. Juli. Die französische Regierung will sich auf der Pariser Konferenz des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen am 8. und 9. Juli für Abrüstung und für einen strengen Verhaltenskodex beim Waffenexport einsetzen. Verteidigungsminister Joxe will für die französische Exportkontrolle eine Kommission zur Beobachtung der Rüstungsmärkte und des Technologietransfers bilden. Sie soll die Regierung laufend unterrichten. Vor allem will die französische Regierung verhindern, daß ihrer gewichtigen Rüstungsindustrie aus der Exportkontrolle im internationalen Wettbewerb Nachteile entstehen könnten. Verteidigungsminister Joxe bezeichnete vor dem Parlament die französischen Waffenausfuhren als „strategisch und wirtschaftlich wichtig".

Der Golfkrieg hat die französische Rüstungsindustrie vor Massenentlassungen bewahrt: Der seit Jahren rückläufige Auftragseingang hat sich 1990 während des Golfkonflikts um 67 Prozent von 20 auf 33,4 Milliarden Franc (zehn Milliarden Mark) erhöht. Im Jahr 1989 war der Auftragseingang für Marineausrüstungen auf 2,5 Milliarden Franc gegenüber 4,1 Milliarden im Jahr 1988 geschrumpft. 1990 erhöhte sich der Bestelleingang auf 4,8 Milliarden Franc. Die Aufträge für die Luftwaffe sind von einem Höchststand von mehr als 28 Milliarden (1982) auf 10,5 Milliarden Franc im Jahr 1989 gefallen und 1990 auf 11,3 Milliarden Franc gestiegen. Noch krasser war der Einbruch bei Heereslieferanten. Von 43,6 Milliarden Franc (1984) fiel der Auftragseingang auf nur noch sieben Milliarden Franc (1989). Dank hoher Aufträge aus dem Mittleren Osten erhöhte sich der Auftragseingang 1990 aber auf 17,3 Milliarden Franc.

In Frankreich ist allerdings die Sorge gewachsen, daß die Amerikaner nach ihren waffentechnologischen Erfolgen im Golfkrieg die Märkte der Region beherrschen werden und ihren Waffenexport mit politischen Krediten und Geschenken zu Lasten Frankreichs verstärken. Die neue Premierministerin Cresson bekennt sich zur Exportdiplomatie: Eine wettbewerbsfähige Rüstungsindustrie ist nicht denkbar ohne eine dynamische Ausfuhrpolitik. Frankreichs Luftfahrt- und Rüstungsindustrie erzielt hohe Exportüberschüsse. Ohne den Waffenexport wäre eine nationale Rüstungsindustrie zur Unrentabilität verurteilt, sagen einmütig die Fachleute. Auf der Luftfahrtschau von Le Bourget hat der Verteidigungsminister Joxe die Forderung an die Europäer gerichtet: „Kauft europäisch!" Vor der Nationalversammlung sagte der Minister: „Der eigentliche Markt sollte der europäische Markt sein, der noch massiv von den Amerikanern beherrscht wird!" Als ein schwerer Schlag für den nationalen Flugzeughersteller Dassault wurde die Entscheidung der Schweiz empfunden, 34 Kampfflugzeuge des Typs F-18 des amerikanischen Herstellers McDonnell-Douglas zum Preis von rund 3,5 Milliarden Schweizer Franken anzuschaffen. Um den Absatz des französischen Kampfflugzeugs Mirage 2000-5 in der Schweiz zu unterstützen, hatten sich Premierminister Rocard und Joxe schon im April nach Bern aufgemacht. Im Juni reiste Staatspräsident Mitterrand nach Lugano. Damals hieß es, Mitterrand sei bereit, den Beitritt der Schweiz zur EG zu fördern. Zugleich wurde versichert, Mitterrand sei nicht „als Handelsvertreter" für den Flugzeughersteller Dassault in die Schweiz gekommen.

Dassault, der seit drei Jahren kein Kampfflugzeug im Ausland verkaufen konnte, hat mit seiner Werbekampagne in der Schweizer Presse offenbar viele Schweizer verärgert, meint die Pariser Zeitung „Le Monde". Andere verweisen darauf, daß diplomatische Pressionen schon beim Wettlauf um den tschechischen Autoproduzenten Skoda sich weniger für Renault als für Volkswagen günstig auswirkt hätten. Militärfachleute glauben, daß die Schweizer Anforderungen wegen des Golfkriegs gestiegen seien.



Kenia hindert Politiker an der Ausreise

NAIROBI, 4. Juli (dpa). Die kenianische Regierung hat verhindert, daß drei prominente Politiker des Landes, einer von ihnen ist der ehemalige Vizepräsident Oginga Odinga, an einer Konferenz über Menschenrechte in London teilnehmen. Sicherheitsbeamte holten am Mittwoch abend auf dem Flughafen von Nairobi die beiden früheren Abgeordneten Martin Shikuku und Dennis Akumu aus einem Flugzeug. Der frühere Vizepräsident Oginga Odinga war einen Tag zuvor aufgefordert worden, seinen Paß bei der Behörde abzuliefern. Shikuku äußerte am Donnerstag Verbitterung darüber, daß selbst Südafrika prominente Gegner der Regierung wie Bischof Tutu ausreisen ließ. Er sagte: „Wir würden in London nichts anderes sagen, als was wir hier seit Jahren predigen, nämlich daß das gegenwärtige Regime unser Land mit seiner repressiven Politik lächerlich macht". Kenia müsse sich bald ein Beispiel am „Erzfeind Südafrika" nehmen, daß ernsthaftere Reformen einführe als „unser Land, das seit mehr als 20 Jahren unabhängig ist." Die Behörden nannten keinen Grund dafür, daß sie die Politker an der Ausreise hinderten.