



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

NKF-Nachevaluation; Texte AOG Zürich

Die folgenden Texte sind einem AOG-Mitteilungsblatt von 1991 enthalten.

Flugzeugbeschaffung

Die geplante Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges ist ein politisches Thema mit hoher Brisanz. Wir haben den Vertretern von McDonnell Douglas und der Koordinationsstelle Mirage 2000-5 die Möglichkeit offeriert, ihr Produkt und Beschaffungsprojekt auf je zwei Druckseiten darzustellen.

Ihre Meinung zur Flugzeugbeschaffung interessiert uns sehr. Schreiben Sie an die Redaktion! Ihre Zuschriften veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe der AOG-Mitteilungen.

Der Entscheid ist fällig!

von Oberst i Gst Dominique Brunner, Zürich, Sekretär des Vereins zur Förderung des Wehrwillens und der Wehrwissenschaft.

F/A-18 beschaffungsreif und zweckmässig

Was zur Befriedigung eines bestimmten militärischen Bedürfnisses an Kriegsmaterial beschafft werden soll, beantragt das Eidgenössische Militärdepartement nach eingehenden Untersuchungen, die auch im Ausland im Rufe stehen, objektiv und kompetent zu sein. Der beste Beweis dafür, dass unsere Beschaffungsinstanzen ganze Arbeit leisten, liegt wohl in der überdurchschnittlichen Lebensdauer der Masse der Waffen und Geräte bei uns. Gewiss hat es – etwa bei Eigenentwicklungen – in der Vergangenheit Schwierigkeiten gegeben. Das aber, und es lässt sich beweisen, war die Ausnahme. Nur die Verfasser von politischem Schund, unsere Anarcho-Sozialisten und sonstige auch durch mehr als 150 blutige Kriege seit 1945 nicht belehrte Pazifisten, unterschieben, die «Rüstungsskandale» jagten sich in der Schweiz.

In den achtziger Jahren wurde, weil die Notwendigkeit einer Ablösung der 1961 (!) beschlossenen Mirage-Maschinen mit Händen zu greifen war, die Beschaffung eines modernen neuen Kampfflugzeuges vorbereitet. Aus der eingehenden Prüfung verschiedener in Frage kommender

Flugzeugmodelle ging das amerikanische, mittlerweile in rund 1000 Exemplaren im Einsatz stehende Modell F/A – 18 als die unseren Anforderungen am besten entsprechende Maschine hervor. Der Kommandant der Flieger – und Fliegerabwehrtruppen hat in jüngster Zeit wiederholt betont, dass dieses Flugzeug die bestmögliche Lösung darstelle, nicht die Beste. Der F-15 EAGLE desselben Flugzeugherstellers oder der TORNADO wären noch besser, aber auch noch teurer gewesen. Die Beschaffung des F/A – 18 hätte Ende der 80er Jahre beantragt werden können. Sie wurde für 1990 geplant. Doch da kam etwas dazwischen, und schuld daran ist niemand.

Ab Sommer 1989 zerfiel Moskaus Herrschaft über Osteuropa, eingeleitet durch die Massenflucht der Ostdeutschen nach Westen. Die Sowjets wurden überrascht, das ist erwiesen, und fanden sich dann, im Innern vor schweren Problemen stehend, mit der neuen Lage ab. Der sich über das ganze Jahr 1990 im ehemaligen Glacis der Sowjetunion vollziehende Umbruch, der mit der Verwirklichung der deutschen Einheit seinen – vorläufigen? – Abschluss fand, Gorbatschows Sirenen- gesänge und der zunächst ermutigende Verlauf der Verhandlungen über die Begrenzung der konventionellen Hauptwaffen in Europa schufen psychologische Voraussetzungen, die für eine helvetische Debatte über neue Kampfflugzeuge denkbar ungünstig waren. Im Sommer 1990 rang sich der Bundesrat zur Erkenntnis durch, dass diese Debatte besser zu-

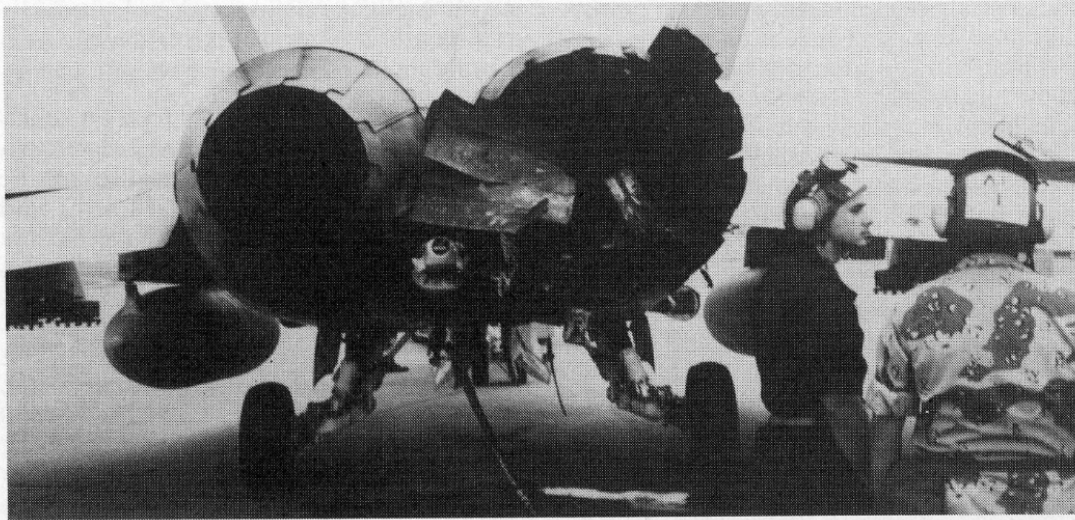
rückzustellen sei, bis einiges klarer geworden wäre. Um das Gesicht zu wahren, verfiel man auf die Idee, das Modell Mirage 2000 (nun) -5 wieder oder weiter zu prüfen. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass dieses Flugzeug weder, wie erhofft, erheblich billiger noch beschaffungsreif ist. Aus der Sicht des EMD ist der mittlerweile im Golfkrieg bewährte F/A-18 weiterhin das, was unseren Bedürfnissen entspricht.

Da stehen wir heute. Mittlerweile hat sich in der Tat vieles geklärt. Nicht nur mit Bezug auf den Mirage 2000-5. Vielleicht ist er in ein paar Jahren so weit. Aber wer wird ihn sonst beschaffen? Und nicht nur in bezug auf den F/A-18, der kampferprobt, in den USA noch lange beschafft werden wird – für das nächste Budgetjahr werden weitere 240 beantragt, die Marine kämpft für eine Weiterentwicklung, und das Entwicklungspotential, für uns heisst das Kampfwertsteigerungspotential, ist sehr beachtlich – und risikolos ist (von der Regierung garantierter Maximalpreis). Klar ist heute, dass Kriege mit massivem Einsatz modernster insbesondere Luftkampfmittel möglich sind. Die Ereignisse zwischen Mitte Januar und Ende Februar im Golfgebiet haben es demonstriert. Und klar ist heute, dass der am 19. November 1990 unterzeichnete Vertrag über die konventionellen Streitkräfte in Europa westlich des Urals wohl Gleichgewicht erstmals schafft, aber enorme Potentiale in diesem Raum belässt. Zum Beispiel allein für die Sowjetunion vorwärts des Urals mehr als 5000 Kampfflugzeuge – ohne die schweren Bomber. 1990 haben die Sowjets mehr als 570 neue Kampfflugzeuge produziert.

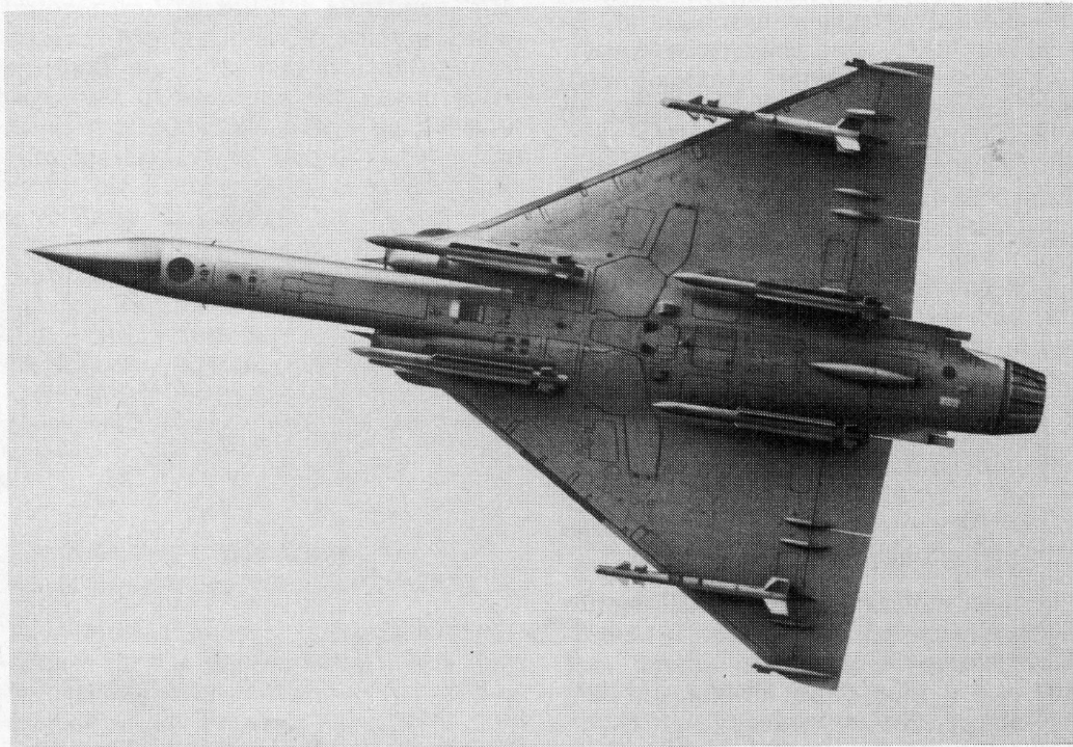
Klarer ist schliesslich die Vorstellung des EMD hinsichtlich der Armee 95: wesentlich kleiner, weitgehender Verzicht auf ortsfeste Truppe, damit Zwang, um dem Auftrag gerecht zu werden, zu grösserer, viel grösserer terrestrischer Mobilität. Dass das Handlungsfreiheit in der Luft voraussetzt, sollte jeder Korporal wissen. Verschiedene Schreiber und Politiker wis-

sen es nicht. In meinem alten Infanterieregiment 22 wären sie natürlich als Korporale nicht verwendbar gewesen...

Fazit: Der Bundesrat muss jetzt entscheiden, welches Flugzeug er den eidgenössischen Räten vorschlägt. Es kann, wie die Dinge liegen, nur der F/A -18 sein, und das ist begründet. Dass jetzt die Kosten einer Flugzeugbeschaffung vorgeschützt werden, um Zögern zu begründen, ist armselig. Ein Betrag von etwa 3,4 Milliarden für die neuen Flugzeuge entspricht rund einem Prozent des schweizerischen Bruttosozialproduktes von 1989 (300 Milliarden). Und diese Summe wird nicht in einem Jahr ausgegeben, sondern in mehreren. Wenn ein so reiches Land wie die Schweiz trotz erwiesenen Bedürfnissen vor dieser Ausgabe zurückschrecken sollte, wären die dafür Verantwortlichen von der Geschichte heute schon verurteilt.



F/A-18, der im Golfkrieg von irakischen Raketen getroffen wurde. Der F/A-18 führte seine Mission zu Ende, kehrte zurück – und stand nach 3 Tagen wieder im Einsatz – dank zwei Triebwerken.



Die Mirage 2000-5 ist eine echte Alternative bei der Flugzeugbeschaffung. Ihr Ankauf birgt keine finanziellen Risiken in sich und könnte die Position der Schweiz gegenüber Europa wirtschaftlich und politisch aufwerten.

Die Mirage 2000-5 – Kein Papierflugzeug

Die neue Exportversion der Mirage 2000-Generation, als Mirage 2000-5 der Schweiz angeboten, ist ein hochmodernes Kampfflugzeug, das dank seinem neuen Radar RDY von Thomson-CSF und seiner Bewaffnung die Forderung der gleichzeitigen Mehrfachzielbekämpfung voll erfüllt. Bauweise und Materialverwendung entsprechen modernsten Anforderungen, wobei die maximale Belastbarkeit im Kurvenflug bei der Mirage 2000-5 besonders hoch ausfällt. Die gegenüber den Hauptkonkurrenten überlegenen Überschall-Flugleistungen machen die Mirage 2000-5 besonders geeignet für den Einsatz weitreichender Aktiv-Lenk Waffen im besonders wichtigen Abfang-einsatz ausserhalb Sichtreichweite (Luft-fernkampf). Flexible Bewaffnung mit In-frarot- und Aktiv-Lenk Waffen, leistungs-fähige Zwillingsbordkanonen, kurze Start- und Landestrecken und hervor-ra-gende Flugeigenschaften machen diese Maschine für Schweizer Bedürfnisse zu einem effizienten Verteidigungsmittel, das den heute gestellten Anforderungen mehr als genügt. Dank dem Einsatz mo-dernster Technik wurde die Mirage 2000-5 den höchsten Anforderungen lau-fend angepasst, wie dies im zivilen Sektor mit den Verkehrsflugzeugen ebenfalls ge-macht wird. Dadurch vermag die Mirage 2000-5 auch im Vergleich mit künftigen Kampfflugzeugen mitzuhalten und wird somit sehr lange im Einsatz bleiben kön-nen. Deshalb wird auch Frankreich die Mirage neben dem projektierten Rafale für die Luftraumverteidigung weiterhin im Einsatz behalten.

RDY-Radar auf dem letzten Stand der Technik

Im Bereich Feuerleitung ist die Mirage 2000-5 mit dem neuen RDY-Bordradar auf dem letzten Stand der Technik. Dieses Radarsystem weist punkto Auflösung ex-zellente Werte auf, was eine frühe und si-

chere Zielerkennung möglich macht. Hier wirkt sich der technische Vorsprung der Bordrechner der Mirage 2000-5 be-sonders positiv aus. Was die elektroni-schen Abwehrmittel gegen Feindradaran-lagen und anfliegende Lenkwaffen be-trifft, so hat die Mirage 2000-5 nicht nur ein vielseitiges Arsenal zur Verfügung, sie hat auch eine hochentwickelte Abwehrau-tomatik und kann ihre Abwehrmittel via Computer vielseitig kombinieren.

Bei den Lenkwaffen verfügt die Mirage 2000-5 über eine neue, unkonventionelle und kostengünstige Lösung: die neue MICA – die für den Rafale, das Kampf-flugzeug der französischen Luftwaffe für das nächste Jahrhundert, entwickelt wur-de – als aktive Radar-Lenk Waffe oder als passive Infrarot-Rakete ausrüstbar. Die Verwendung derselben Lenkwaffe für den gesamten Luftkampf-Einsatzbereich (Luftfern- und Luftnahkampf) ist bei der MICA erstmals realisiert; dies erhöht die operationelle Flexibilität, erleichtert die Logistik und trägt zur Überlegenheit der Mirage 2000-5 bei.

Tests und Zeitplan

Die neue Mirage 2000-5 erhält zur Zeit in den Werkstätten der Dassault-Werke und der übrigen beteiligten französischen Fir-men den letzten Feinschliff. Abschluss-Entwicklung und Erprobung laufen auf Hochtouren. In Härtetests werden die Neuheiten im Flug und im Labor erprobt. Ganz von null auf geschieht dies selbst-verständlich nicht, denn die Franzosen haben mit Variantenanpassungen der Mi-rage 2000 sehr viel Erfahrung. Bis Ende 1991 soll die Radaranlage RDY einwand-frei und mit allen möglichen Funktionen laufen. Die Cockpit-Integration wird per Mitte 1992 abgeschlossen sein, und die MICA-Lenk Waffe soll per Mitte 1993 in Serie gehen. Für vertiefte Tests stünde die Maschine der Schweiz bereits ab Mitte

1992 zur Verfügung. Zeit genug also, die Evaluation durch die notwendigen Praxistests zu erhärten.

Mehr als «nur» ein neues Kampfflugzeug

Der Kauf der Mirage 2000-5 bedeutet für die Schweiz nicht bloss die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges. Die Schweiz befindet sich in einem europäischen Umfeld. Es muss ihr daran gelegen sein, auch im Bereich der Sicherheitspolitik mit den Nachbarn zusammenzuarbeiten. Eine solche Zusammenarbeit wird auch für die Fliegertruppen von Vorteil sein, verfügt doch Frankreich über Trainingsmöglichkeiten, die sonst für die Schweizer Flugwaffe wohl kaum nutzbar würden.

Für die Schweiz kann ein intensiver Technologie-Transfer mit den künftigen Partnern in Europa nur ein Vorteil sein. Er beeinflusst die Schweizer Beschäftigungslage und öffnet dank der engen Wirtschaftspartnerschaft den Zugang zum Binnenmarkt. Es ist klar, dass nur schon durch die Kompensationsgeschäfte eine gute Basis für künftige noch engere Geschäftsbeziehungen gelegt wird. Mit der Wahl des Geschäftspartners bei der anstehenden Flugzeugbeschaffung sollte sich die Schweiz zumindest soviel Zeit und Ruhe lassen, dass die Franzosen Zeit und Gelegenheit haben, die Validität des Waffensystems Mirage 2000-5 seriös zu beweisen.

Keine Budget-Überraschungen – Kosteneinsparungen bei der Logistik

Die von den Franzosen abgegebene Basisofferte für die Beschaffungskosten birgt keinerlei Überraschungen in sich. Sie ist in Schweizer Franken ausgestellt und schliesst damit jedes Währungsrisiko und allenfalls eintretende Teuerungen aus. Die Offerte für den F/A-18 wurde in Dollar ausgestellt und in der Schweiz zu

einem Kurs von Fr. 1.40 umgerechnet. Es gibt sogar Stimmen, die glauben, dass bei kluger Verhandlung mit den Franzosen weniger als 3 Milliarden Franken für die 34 Mirage 2000-5 und das ganze dazugehörende System zu bezahlen wären. Kostenmässig entscheidend werden jedoch die Einsparungen beim Unterhalt sein: Die gemeinsame Nutzung von Prüfständen, das Aufstellen eines Ersatzteilpotentials sowie die laufenden Kampfwertsteigerungen in Zusammenarbeit mit Frankreich werden über die gesamte Lebensdauer Einsparungen von Hunderten von Millionen Franken bringen. Allein schon die Tatsache, dass pro geflogene Mission gegenüber dem Konkurrenten im Durchschnitt eine Tonne Treibstoff, das heisst rund Fr. 500.-, eingespart werden kann, veranschaulicht den Umfang der Einsparmöglichkeiten.

Zusammenfassung

Es kann festgehalten werden, dass die Mirage 2000-5 ein neues und innovatives System darstellt und die Schweiz damit ein Flugzeug erhält, das seine Dienste bis ins erste Viertel des nächsten Jahrtausends erfüllen wird. Der Preis, den die Schweiz für das Projekt wird bezahlen müssen, dürfte in der Endabrechnung klar zu Gunsten der Franzosen sprechen.

Bleibt die Frage, ob die Schweiz sich genügend Zeit lässt, die Typenwahl in Ruhe zu beschliessen. Die weitere Entwicklung der Mirage 2000-5 muss ernsthaft ins Kalkül einbezogen werden, denn langfristig ist wohl das europäische Nachbarland Frankreich der sicherere Partner für die Schweiz. Sich jetzt ein wenig Zeit und Ruhe lassen bedeutet für die Schweizer Flugwaffe aber nicht, dass sie nicht rechtzeitig zu einem neuen, hochmodernen Kampfflugzeug kommt. Die Beschaffung ist vom Bundesrat auf Ende 1992 geplant. Wird zu diesem Zeitpunkt bestellt, so könnte laut Aussagen der Hersteller die Auslieferung ab Ende 1995 stattfinden.