Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 44 (1971)

Heft: 2

Artikel: Hoffnungsschimmer in der Flugzeugbeschaffung

Autor: Ott, H.C.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-518076

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Einmal schafft unsere Armee an und für sich einen gewissen nationalen Zusammenhalt. Männer aller Schichten treffen sich einmal im Jahr zur Erfüllung einer gemeinsamen Aufgabe. Auch wenn diese Aufgabe mit Recht eingehend diskutiert wird, so bildet sich doch bei der grossen Mehrheit ein persönliches Verantwortungsgefühl gegenüber Volk und Staat heraus, das gerade im Hinblick auf subversive Aktionen der Aufweichung und Zersetzung unseres Abwehrwillens von grosser Bedeutung ist. Eine direkte Demokratie mit einer Milizarmee ist nicht leicht zu unterwandern.

Zum zweiten können auch Miliztruppen — wie die Flughafenbewachung zeigt — rasch eingesetzt werden, um den Schutz bedrohter Personen, von Gebäuden und Installationen sicherzustellen. Die internationale Erfahrung zeigt, dass so ein Schutz, auch wenn er noch so gut organisiert ist, nie absolut sein kann. Aber er ist trotzdem ein wichtiger Garant gegen weitere Übergriffe. Auch auf diesem Felde gilt es, den «Eintrittspreis» heraufzuschrauben.

Schliesslich darf nicht unterschätzt werden, dass die Armee eine Schule für den Einzelkämpfer ist. Dies bedeutet, dass mindestens jeder 10. Schweizer einige taktische Regeln kennt und sie im Notfall anzuwenden versteht. Eindrücklichstes Beispiel war der Flughafenarbeiter, der vom Beschuss eines israelischen Flugzeuges in Kloten alarmiert, auf einen Araber losstürzte und ihn entwaffnete. Er hätte dies, so sagte er später am Fernsehen, im Dienst gelernt!

Man darf diese Möglichkeiten nicht unterschätzen. Man darf sie aber auch nicht überbewerten. Sicher muss dem sogenannten «revolutionären Angriff» mit der Zeit eine nicht überdimensionierte, aber doch wirksame Abwehr besonderer Art gegenübergestellt werden.

Dr. Gustav Däniker

Hoffnungsschimmer in der Flugzeugbeschaffung

Die vom Parlament im Jahre 1964 erteilten Richtlinien haben konsequent zum letzten Vorschlag der Gruppe für Rüstungsdienste geführt, zum A 7. Er ist wirklich das zukunftsträchtige Flugzeug, das nur Erdkampfflugzeug ist und das so beschaffungsreif ist, dass praktisch keine Risiken mehr bestehen. In diesem Sinn ein absoluter Glücks- und Ausnahmefall, denn normalerweise trifft dies nur für Fluggerät zu, das bereits taktisch veraltet ist. Die Kriegserfahrungen und -bedürfnisse des Fernen Ostens haben dieses Gerät so rasch zur Reife und zur überlegenen Realisation geführt. Trotzdem ist das an sich erfreuliche, erfolgreiche Evaluationsergebnis für viele Parlamentarier enttäuschend, ja unannehmbar. Dies liegt primär an den hohen Kosten für den A 7 beziehungsweise an der kleinen beschaffbaren Flotte. Die Leute wollen Flugzeuge am Himmel sehen und nicht nur konzentriertes Potential in wenigen Apparaten. Die hohen Kosten werden primär bedingt durch den grossen Anteil moderner Elektronik, die leider nirgends billig ist, sowie durch die direkten Gestehungskosten, die in den USA trotz grossen Serienzahlen wegen der hohen Arbeitslöhne anfallen. Überdies wird das Flugzeug durch die exorbitanten Forderungen an Ersatzmaterial zusätzlich verteuert. Wenn von einem Totalkredit nur 40 % für die effektive Beschaffung von Flugzeugen verwendet werden können, ist dies einfach zu wenig. Es werden dann mit den vorgesehenen Ersatzteilen zu viele mögliche Fälle abgedeckt und Reserven für die Rerserven (sprich: Reserveflugzeuge) bereitgestellt. Diese in Industrie und Militär bekannte, an sich begreifliche Tendenz der Logistik muss jeweils durch Führerentscheide korrigiert, d. h. ein Teil dieser Verantwortung im Interesse verstärkter Frontmittel vom Führer übernommen werden. Wenn nämlich für jeden möglichen Kriegs- (und Friedens-) fall Reserven ausgeschieden werden, sind am Schluss zu wenig direkte Einsatzmittel vorhanden. Nachdem die moderne Verkehrsfliegerei mit ihrem raschen Bedarf an Ersatzgütern, ihrer angespannten Konkurrenzlage usw. mit wenigen Prozenten der Gesamtsumme auskommen muss (auch hier beantragen die Logistiker mit guten Gründen jeweils höhere Reserven), ist eine Ersatzteilquote von 30 bis 40 % beim Kriegsmaterial (statt 60 bis 70 %) absolut am Platz. Im laufenden Unterhalt — und durch «Kannibalisierung» im Ernstfall — lassen sich später immer wieder brauchbare (nicht ideale) Lösungen finden. Während sich diese Erkenntnis langsam durchzusetzen beginnt, die höhere Flugzeugzahlen möglich macht, haben sich Parlament und Bundesrat vehement für echte Alternativvorschläge entschieden. Diese Wünsche sind zwar begreiflich, aber nicht unbedingt realisierbar.

Ein Flugzeugkauf ist kein Automobilkauf

Es ist wohl möglich, zwei ähnliche Wagentypen gleichwertig und auf der gleichen Strecke zu vergleichen; auch der praktische Wert von Sonderwünschen, wie stärkeren Motoren, automatischen Getrieben usw., lässt sich ohne weiteres auf der gleichen Teststrecke ermitteln. Alle diese Dinge verändern den Wagen nicht oder wenig und sind jederzeit verfügbar. Ganz anders bei der Flugzeugbeschaffung: Die von den Firmen entwickelten Grundversionen sind normalerweise «nackt» und sind an sich eher «bessere» Sport- als Militärflugzeuge. Sobald eine bestimmte Waffenzuladung verlangt wird, beginnen die Probleme. Das Flugzeug kommt nicht mehr vom Boden, es hat plötzlich schlechte Flugeigenschaften, «macht» den verlangten Range nicht mehr usw. Die Abhilfe mit einem stärkeren Motor ändert das Flugzeug vollständig: Abmessungen, Lufteintritte, Brennstoffverbrauch, Flugzeuggewicht und, last but not least, der Preis verändern das Ausgangsprodukt, die Primärofferte, vollends. Kurz, sobald ein Flugzeug für eine Mission definiert wird, wie das richtigerweise von unsern Auswahlorganen gemacht wird, verändern sich seine Systeme, Eigenschaften, die Beschaffungsrisiken und der Offertpreis. Von der Papierstudie, welche der Firmenreklame zugrunde liegt, bis zur Integration im Flugzeug ist eben ein weiter Weg. Dies alles gibt es beim guten Auto nicht, die dort angebotenen Optionen sind auf dem entsprechenden Wagen bereits erprobt, eingepasst. Fahrzeugingenieure sind dabei aber nicht etwa besser oder seriöser als ihre Kollegen der Luftfahrtindustrie; sie haben es einfach leichter, alle vorhandenen Faktoren unter einen Hut zu bringen. Das Flugzeug dagegen — ein Sport- wie ein Verkehrs- und erst recht ein Militärflugzeug — ist immer ein fliegender Kompromiss, eine mehr oder weniger glückliche Harmonisierung einander widerstreitender Faktoren und Anforderungen, so dass die Veränderung auch nur eines Faktors meist das Ganze aus dem Gleichgewicht bringt beziehungsweise einen Rattenschwanz von Folgeänderungen auslöst. Von dem allem spricht natürlich der Firmenkatalog nicht, im Gegenteil, er lässt die Vorstellung im autogewohnten Laien aufkommen, alle angepriesenen Systeme und Optionen seien wie beim Auto kumulativ erhältlich und selbstverständlich erprobt. Ein arger Trugschluss!

Frist bis Ende 1971

In dieser Situation ist es von enormer Bedeutung, dass der Kunde im Erarbeiten einer Lösung nicht auf sich allein gestellt ist, sondern echten Kundendienst erhält. Und hier liegt nun ein wesentlicher Hoffnungsschimmer in der Beschaffungssituation. In der letzten Zeit hat sich gezeigt, dass mindestens zwei Firmen neue seriöse Anstrengungen unternehmen, den schweizerischen Bedürfnissen entgegenzukommen. Ich denke dabei weniger an Firmen, die aus einem Trainingsflugzeug von einem Tag auf den andern ein schlagkräftiges Erdkampfflugzeug machen wollen (so etwas ist einfach nicht möglich und beinhaltet — abgesehen vom fraglichen taktischen Wert — viel zu viele Risiken bezüglich Kosten und Realisierbarkeit!). Das Glück will es vielmehr, dass dies bereits bekannte Kontrahenten betrifft, das heisst ehemalige Lieferfirmen. Hawker und Dassault sind beides Firmen, die uns durch ihre guten Kundendienste bekannt sind und deren Produkte wir erfolgreich einsetzen. Es ist deshalb nur zu hoffen, dass durch die vom Bundesrat befohlene «Diversifikation» es endlich möglich wird, bei diesen Firmen während der nächsten Monate kompetente Untersuchungs- und Verbindungsequipen abzustellen, welche die Angebote weitestgehend in dauerndem engem Kontakt harmonisieren und abklären. Nur so wird es gelingen, diese Alternativen zu brauchbaren Vergleichen zum einsam hochstehenden «Corsair» heranzuziehen und zu entwickeln. Die Personalfrage darf dabei bei der Gruppe für Rüstungsdienste für einmal keine Rolle spielen, und wenn dabei das halbe Flugzeugwerk temporär geräumt werden muss, damit bis Ende Jahr (dem letzten Termin!) endlich alle Entscheidungsgrundlagen beschafft sind. Das ganze Geschäft ist viel zu wichtig und die Ersatzfrage aus taktischen und finanziellen Gründen viel zu dringend, als dass einmal mehr dieser Mehraufwand abgelehnt werden dürfte. Wenn bis Ende 1971 das neue Kampfflugzeug nicht beschafft ist, kommt es nicht mehr — oder nur auf Kosten der andern Waffengattungen, die dann auch beschaffungsreife und dringende Begehren realisieren wollen.

Auswahlkriterien

Die Situation ist somit heute insofern günstiger, als sich neben dem taktisch integren Flugzeug A 7 gewisse Alternativen ergeben, deren militärischer Nutzen zwar evtl. kleiner ist, die jedoch grosse logistische, ausbildungsmässige und einsatzmässige (Flexibilität der gleichartigen, grössern Flotte) Vorteile ausweisen. Wenn es gelingt, aus dem «Milan» einen tüchtigen Erdkämpfer zu

machen, haben wir eine günstige Flotte (56 «Mirage III» und 70 bis 80 «Milan») ähnlicher, moderner Flugzeuge. Wenn der «Hunter» nochmals beschafft wird, erhalten wir eine grosse Flotte von bewährten Erdkampfflugzeugen, die wohl jeder Kombination mit andern reinen Erdkampfflugzeugen, vor allem dem eindeutig schwächeren Saab oder dem immer noch fraglichen G 91 Y, überlegen ist.

Die Dreieralternative A 7, «Milan» und «Hunter» zeigt aber, wie schwierig es ist, echte, vergleichbare Alternativen zu schaffen. Nur schon die Beschaffungsrisiken können nicht gleich sein, sie sind zwangsläufig beim alten «Hunter» am kleinsten, beim modernen «Milan» am grössten. Die Einsatzkonzeption kann aber auch nicht gleich sein: «Corsair» und «Milan» können die ihnen zugewiesenen, hart verteidigten Ziele bekämpfen, der «Hunter» kann das nicht. Diese Behauptung kann mit den Erfahrungen in Nordvietnam und jetzt am Suezkanal eindeutig bewiesen werden. Es ist ein hoffnungsloses Unterfangen, solche starke Ziele mit derart unterlegenen Flugzeugen wie dem «Hunter» (oder auch einem etwas besser ausgerüsteten A 4) angreifen zu wollen. Ein Weglassen dieser Ziele kommt aber im Ernstfall kaum in Frage, da es eben die Ziele sind, deren Zerstörung den Feind am meisten trifft und ihn in seiner Handlungsfreiheit am stärksten beeinträchtigt.

Zusammenfassend lässt sich heute aussagen, dass es in nächster Zeit beim richtigen Einsatz der Mittel gelingen könnte, die Flugzeugbeschaffung auf erfolgreichere Bahnen zu bringen, indem einerseits Lösungen mit genügender Flugzeugzahl gefunden werden und Alternativen entstehen, die entweder gut brauchbar oder mindestens überblickbar (Beschaffungs- und Einsatzrisiko) sind.

H. C. Ott

Spikes mit Vernunft zu gebrauchen!

Von rund 30 000 Strassenverkehrsunfällen im Winter 1969 waren etwa 10 % (also rund 3000) auf Glatteisbildung zurückzuführen. Von «völlig überrascht worden sein» — eine besonders häufig gebrauchte Formulierung — dürfte in vielen Fällen insofern kaum die Rede sein als Tagespresse, Radio, Fernsehen und Telephonnachrichtendienst in der kritischen Jahreszeit ständig entsprechende Warnungen verbreiten. Es wird dringend empfohlen, von diesen Informationen in den Wintermonaten besser Kenntnis zu nehmen und überdies daran zu denken, dass Schattenpartien, Unter- und Überführungen besonders glatteisanfällig sind.

Nach übereinstimmenden Erkenntnissen sind Spikes-Reifen, die auf allen vier Rädern montiert werden müssen, praktisch die einzige Hilfe, um unerwartet auftretendem Glatteis wirksam zu begegnen.

Wer sein Fahrzeug mit Spikes-Reifen ausrüstet, muss jedoch zur Vermeidung von kostspieligen Strassenschäden unbedingt folgende Regeln beachten:

- rasante Starts, wie zum Beispiel bei Lichtsignalanlagen, Stopsignalen usw., insbesondere auch auf Steigungen sind zu unterlassen;
- auch auf aperen Strassen ist die Geschwindigkeit deutlich herabzusetzen, und es ist auf keinen Fall über 100 km / h zu fahren.

Der Wert der Spikes-Reifen liegt nicht darin, schneller zirkulieren, sondern über eine längere Strecke eine möglichst gleichmässige Geschwindigkeit einhalten zu können. Der Gewinn an Sicherheit darf nicht durch höhere Geschwindigkeit illusorisch gemacht und schliesslich vollends eingebüsst werden. Spikes sind bloss eine wertvolle Hilfe — kein Allerweltsmittel!

BfU