

Bundesblatt

Bern, den 3. Februar 1966 118. Jahrgang Band I

Nr. 5

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9378

III. Bericht

des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Stand der Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III

(Vom 1. Februar 1966)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

In Ausführung des uns in Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 7. Oktober 1964 über die Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III erteilten Auftrages, Ihnen bis zur Ablieferung der 57 Flugzeuge je auf die Frühjahrs- und Herbstsession über den Stand der Beschaffung zu berichten, beehren wir uns, Ihnen nachfolgend den dritten Bericht zu unterbreiten. Er gibt, soweit nicht in einzelnen Abschnitten andere Stichdaten genannt sind, den Stand der Beschaffung von Mirageflugzeugen am 31. Dezember 1965 wieder.

1. Revision der Verträge infolge Reduktion des Lieferumfanges

1.1 Verträge mit den französischen Lizenzgebern und Lieferanten

Die Revision der Verträge mit den französischen Lizenzgebern kann weitgehend als abgeschlossen bezeichnet werden.

Die Lizenzverträge für Zelle und Triebwerke bedurften keiner Revision, da Grund- und Stücklizenzen in den Verträgen getrennt erfasst sind.

Die bestellten Rohmaterialien, Einzelteile und Ausrüstungsgegenstände sind heute beinahe vollständig ausgeliefert. Die Verwertung des Überschussmaterials wird abgeklärt.

Die wenigen revisionsfähigen Bestellungen wurden in Verhandlungen mit den Firmen dem reduzierten Bedarf angepasst. Die Entschädigungsansprüche der Firmen werden gegenwärtig auf ihre Berechtigung hin geprüft.

1.2 Vertrag mit dem Taran-Lieferanten

Bezüglich der Revision des Taran-Lieferungsvertrages wurde mit der Firma Hughes Aircraft Company die im Bericht II in Aussicht gestellte Einigung erzielt.

1.3 Verträge mit den schweizerischen Zellenfabrikanten

Die Ermittlung der Ansprüche der Fabrikanten aus der Herabsetzung des Lieferumfanges nahm in der Berichtsperiode ihren Fortgang und konnte in weiteren Fällen zum Abschluss gebracht werden. Im letzten Bericht glaubte der Kommissär annehmen zu dürfen, mit Ausnahme der Hauptlieferanten, bis November 1965 im Besitze aller Kalkulationen zu sein. Diese Annahme hat sich nicht verwirklicht.

Die Unternehmen, welche ihre Ansprüche immer noch nicht formuliert haben, möchten in der Regel einen weiter fortgeschrittenen Stand der Fabrikation abwarten, bevor sie die durch die Reduktion der Serie bedingten Mehrkosten pro Stück geltend machen. Diese Argumentation darf – so sehr eine Beschleunigung der Revisionsverhandlungen erwünscht wäre – als positiv gewertet werden, kommt doch darin der Wille zum Ausdruck, nur materiell ausgewiesene Ansprüche anzumelden.

Bei den Hauptlieferanten lassen sich die Ansprüche aus den im Bericht II genannten Gründen erst im Verlaufe des Jahres 1966, nach neuester Daten-Überprüfung teilweise erst anfangs 1967, ermitteln.

1.4 Verträge mit der Firma Gebrüder Sulzer AG, Kopfwerk für die Lizenzfabrikation des Triebwerkes in der Schweiz

Die Firma Sulzer hat dem Kommissär Ende Oktober 1965 ihre eigenen sowie die Ansprüche ihrer Zulieferanten unterbreitet. Die Überprüfung und die Verhandlungen mit der Firma sind im Gang.

2. Finanzielle Situation

2.1 Eingegangene Verpflichtungen

Für die Beschaffung der 57 Kampfflugzeuge Mirage-III sind bis jetzt folgende Mittel bewilligt worden:

828 Millionen Franken mit Bundesbeschluss vom 21. Juni 1961

200 Millionen Franken mit Bundesbeschluss vom 7. Oktober 1964

150 Millionen Franken mit Bundesbeschluss vom 12. Oktober 1965.

Der ursprünglich bewilligte Betrag von 828 Millionen Franken sowie der Überbrückungskredit von 200 Millionen Franken sind voll engagiert. Der zuletzt gesprochene Zusatzkredit von 150 Millionen Franken, der für die bevorstehenden Beschaffungen gemäss unseren Ausführungen im letzten Bericht freigegeben wurde, musste bis zum Stichtag, dem 31. Dezember 1965, noch nicht beansprucht werden.

2.2 Ermittlung der Gesamtkosten

Über die voraussichtlichen Endkosten wurden im Bericht II ausführliche Überlegungen angestellt. Aus den bisherigen Untersuchungen und Verhandlungen des Kommissärs und der Kriegstechnischen Abteilung haben sich keinerlei Anhaltspunkte ergeben, welche gegen die Richtigkeit der damaligen Kostenschätzungen sprechen würden. Somit ist weiterhin anzunehmen, dass bis zum Abschluss der Mirage-Beschaffung kein weiterer materiell bedingter Zusatzkredit nötig wird. Vorbehalten bleibt, wie im Bericht II ausgeführt, der Ausgleich der Teuerung, welche erst in der Schlussphase der Beschaffung ausgewiesen werden kann.

3. Technischer Stand des Mirage-III S/RS

Der technische Stand unserer Mirage-Flugzeuge konnte dank den Versuchen und der Erfahrung im In- und Ausland der Truppenreife nähergebracht werden.

An Abklärungen von besonderer Bedeutung seien hier noch erwähnt:

3.1 Kavernentauglichkeit

Im Verlaufe des Monats September 1965 konnte nunmehr auch die Überprüfung der Handhabung der Flugzeuge im Kavernenbetrieb durchgeführt werden. Die besonders für den Kaverneneinsatz vorgenommenen Änderungen am Flugzeug haben sich dabei als zweckmässig erwiesen. Die Versuche fanden mit je einem vollständig ausgerüsteten Flugzeug Mirage-III S und Mirage-III RS statt. Die Kavernentauglichkeit ist damit erwiesen.

3.2 Kurzstart und Kurzlandung

Die Arbeiten wurden im Rahmen des Entwicklungs- und Versuchsprogramms des Eidgenössischen Militärdepartements weitergeführt.

Wie im Bericht II angekündigt, hat die Realisierung des Kurzstartes im vergangenen Halbjahr zur Musterausführung der Startraketenträger und des für die Bereitstellung und Kontrolle nötigen Bodenmaterials geführt. Nachdem Vorversuche am Boden stattgefunden hatten, konnte Mitte Dezember auch das Flugerprobungsprogramm eingeleitet werden. Mehrere erfolgreiche Kurzstarts bestätigten bisher die Funktionstüchtigkeit und Leistungsfähigkeit der von der Firma Générale Aéronautique Marcel Dassault verwirklichten Lösung.

Bezüglich der Kurzlandung werden weitere Studien durchgeführt.

3.3 Feuerleit- und Navigationssystem Taran

Die Erprobung des Taran schritt in der Berichtsperiode weiter voran. Ende 1965 waren rund 80 Prozent der als Abnahmekriterien ausgewählten Messpunkte aus dem gesamten Leistungsbereich des Taran erfolgreich demon-

striert. Gegen Ende des Jahres traten im amerikanischen Teil des Erprobungsprogramms wiederum ähnliche Behinderungen wie vor Jahresfrist auf. Sie werden unter Ziffer 4.2 näher erläutert.

3.4 Waffensystem-Simulator für den Mirage-III S

Die im Bericht II erwähnten Verhandlungen führten zu Optionen mit einer französisch/amerikanischen und einer französisch/kanadischen Firmen-Gruppe. Die Wahl zwischen den beiden vorgeschlagenen Modellen und der Abschluss der definitiven Verträge werden anfangs 1966 vorgenommen. Die Funktion des Generalunternehmers ist dabei einer schweizerischen Firma übertragen.

Bei beiden Varianten ergeben sich Lieferfristen von 21 Monaten, so dass mit einem Einsatz des Simulators ab 1968 gerechnet werden darf.

4. Stand der Flugerprobung

Die Flugerprobung brachte naturgemäss ihre technischen Probleme, die jedoch gemeistert werden konnten oder deren Lösung eingeleitet ist. Im einzelnen ist folgendes zu berichten:

4.1 Mirage-III S, J-2301

Die Versuche, welche für die Entwicklung und Homologation von schweizerischen Änderungen an der Flugzeugzelle und der Aussenlasten in Frankreich vorgesehen waren, sind praktisch abgeschlossen. Infolge Lieferschwierigkeiten konnten die zwei letzten Abwurfversuche mit Zusatztreibstoffbehältern noch nicht durchgeführt werden. Deshalb wurde auf diesem Flugzeug im Dezember das Erprobungsprogramm der unter Ziffer 3.2 erwähnten Kurzstarttraketen eingeschoben und die Überfliegung des J-2301 in die Schweiz zurückgestellt.

Von den seinerzeit geplanten 9 Versuchsgruppen waren Ende 1965

- 8 erfolgreich abgeschlossen
- 1 weitgehend abgeschlossen.

Das Flugzeug hat am Jahresende rund 130 Flugstunden erreicht.

4.2 Mirage-III S, J-2302

Seit der Veröffentlichung des Berichtes II konnten weitere Programmpunkte der Taran-Erprobungsphase erfolgreich abgeschlossen werden.

Anfänglich aufgetretene Schwierigkeiten bei der Bomben-Betriebsart des Taran sind behoben worden. Eine erste Serie simulierter Bombenabwürfe für die besonders kritischen Flugbedingungen konnte erfolgreich durchgeführt

werden; weitere solche Versuche mussten während der letzten Wochen des Jahres 1965 wiederum infolge Schlechtwetter verschoben werden. Für die optische Präzisionsvermessung der Flugbahn des Versuchsflugzeuges sind bei solchen Flügen gute Witterungsverhältnisse ein absolutes Erfordernis.

Die Präzisions Navigationsflüge konnten erfolgreich abgeschlossen werden und erbrachten Resultate, welche die vorgeschriebenen Leistungen erfüllen. Eine Hilfs-Betriebsart des Navigationssystems konnte noch nicht abschliessend erprobt werden.

Im Rahmen der HM-55S-Phase konnten bisher vier der acht vorgesehenen Lenkwaffen verschossen werden, davon eine gegen ein Fallschirmziel und drei gegen sogenannte Drohnen, d. h. ferngesteuerte Düsenjagdflugzeuge vom Typ QF-80. Drei dieser Lenkwaffen waren Volltreffer und hätten das Ziel zerstört, wenn sie statt eines Messdatensenders einen Sprengkopf mitgetragen hätten. Mit der vierten Lenkwaffe wurde kein Treffer erzielt. Zwar wurde sie von der Taran-Elektronik richtig vorbereitet und abgefeuert, näherte sich aber dem Ziel nicht auf eine Distanz, die dessen Zerstörung sichergestellt hätte. Die nachfolgende umfangreiche Untersuchung ergab, dass eine einzelne Komponente in der Lenkwaffe selbst versagt hatte. Es konnte festgestellt werden, dass die Lenkwaffe zwar während des ganzen Fluges Steuersignale erzeugte, diese aber zu schwach waren, um die erforderlichen Kurskorrekturen zu erwirken. Der Schuss kann als Teilerfolg im Rahmen der Taran-Erprobung gebucht werden, stellt jedoch bezüglich der Lenkwaffe HM-55S einen Misserfolg dar. Die noch verbleibenden vier Lenkwaffen der HM-55S-Phase werden anfangs 1966 verschossen. Der Grund, weshalb in der Berichtsperiode schliesslich nicht mehr Lenkwaffen verschossen wurden, liegt vornehmlich in der eingeleiteten Untersuchung des Fehlschusses, deren Ergebnisse vor der Freigabe weiterer Lenkwaffen abgewartet wurden. Nunmehr ist wiederum alles bereit, und einer Weiterführung der Schiessen steht nichts mehr im Wege.

Die zuletzt durchzuführende Schweizer Phase mit Waffenauslösung unter taktischen Bedingungen ist weitgehend vorbereitet. Aus praktischen Gründen wurde die Taran-Phase über Weihnachten/Neujahr während 14 Tagen unterbrochen, da für diese Zeit die Holloman-Luftwaffenbasis für den Flugbetrieb geschlossen ist. In dieser Zeit wurde der erste Programmpunkt der Schweizer Phase, der Einbau einer dem letzten Stand entsprechenden Serie-Elektronik statt der bisher verwendeten Vorserieausführung, eingeschoben. Die Schweizer Phase wird mit einer vollständigen Serie-Elektronik durchgeführt, um die Vergleichbarkeit der Resultate zwischen dieser und der Vorserieausführung nachweisen zu können.

Bisher wurden mit dem für die Elektronik- und Bewaffnungsversuche bestimmten Flugzeug J-2302 221 Flüge durchgeführt, wovon 80 in der Berichtsperiode. Die mit Gründlichkeit durchgeführten Prüfungen bzw. die zahlreich vorliegenden positiven Resultate bestärken uns erneut in der Überzeugung, dass das gesamte Waffensystem Mirage-III S auch leistungsmässig die Erwartungen erfüllen wird. Der Bereitschaftsgrad des Flugzeuges konnte weiterhin auf einem überdurchschnittlich hohen Wert gehalten werden, und die im

letzten Bericht gemeldeten Störungen am Triebwerk sind nicht mehr aufgetreten.

Zu den bereits erwähnten Verzögerungen infolge der Witterung und technischer Untersuchungen kamen wiederum die Prioritätsschwierigkeiten bei der Basenbenützung hinzu. Die sich stets steigende Aktivität der USA auf dem Raumfahrtsektor beanspruchte insbesondere im vergangenen Spätherbst den Luftraum und die Bodeneinrichtungen während der um diese Jahreszeit kürzeren und weniger häufigen Schönwetterperioden in hohem Masse. Auch einige organisatorische Massnahmen der Firma Hughes wirkten sich ungünstig auf den Terminkalender aus. Die in der Berichtsperiode gegenüber der Idealplanung eingeübste Versuchszeit beträgt rund zwei Monate. Es wird damit gerechnet, dass die Versuche in Holloman im Sommer 1966 zum Abschluss kommen.

4.3 Mirage-III S, J-2303

Seit August konnte das Einflugprogramm dieses Flugzeuges auch auf den nunmehr eingebauten Taran ausgedehnt werden. Bis Ende November wurden insgesamt 13 Taran-Flüge ausgeführt. Die schon in die Schweiz angelieferten Taran-Systeme haben den von der Lieferfirma Hughes auszuführenden Normalisierungsprozess auf Grund der Erfahrungen in den USA noch nicht hinter sich. Es durften deshalb vom Elektroniksystem nicht durchwegs befriedigende Resultate erwartet werden. Dennoch sind keine neuen Probleme aufgetreten, die nicht schon in den USA erkannt und deren Behebung in die Wege geleitet worden wäre.

Daneben wurden mit diesem Flugzeug weiterhin verschiedene Detailabklärungen betreffend die Seriefabrikation in Emmen durchgeführt. Der J-2303 ist heute das eigentliche Werkflugzeug.

4.4 Mirage-III RS, R-2101

Nach dem Überflug von Frankreich in die Schweiz wurde dieses Flugzeug am 4. August den Fliegertruppen abgegeben. Anfangs Dezember, bei zunehmend ungünstigerem winterlichem Flugwetter, wurde es für einige Zeit vom Flugdienst zurückgezogen und dem Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen für Abklärungen im Zusammenhang mit den Vorbereitungen der Seriefabrikation des Aufklärertyps zur Verfügung gestellt.

4.5 Risikobeurteilung der Flugerprobung

Den Ausführungen im Bericht II ist nichts Wesentliches beizufügen; die dort gemachten Überlegungen haben immer noch Gültigkeit.

Im Zusammenhang mit den zurzeit bei der Erprobung im Ausland sowie auch im schweizerischen Einflugprogramm eingetretenen Verzögerungen sei auf den Begriff der Allwettertauglichkeit kurz eingegangen: Die Ausrüstung des Mirage-III S/RS kennzeichnet diese Flugzeuge als allwettertaugliche

Kampfgeräte im Sinne des heutigen Standes der Technik. Während der Erprobung und des Einfliegens darf jedoch diese Allwettertauglichkeit nur schrittweise ausgenützt werden. In gewissen Fällen, zum Beispiel bei optischer Verfolgung und Vermessung der Flugbahn, kann von ihr kein Gebrauch gemacht werden.

Auch in der Berichtsperiode gab es eine Anzahl von Störungen und Defekten, die aber das für Flugzeuge dieser Klasse übliche Mass nicht überschritten. Besonders seien folgende Vorfälle erwähnt:

Im Juli geriet der J-2302 in Holloman infolge eines Hydraulikdefekts in einen Notzustand, welchem eine Landung unter erschwerten Bedingungen mit anschliessendem Brandausbruch an den Haupträdern folgte. Der Brand konnte sofort gelöscht werden. Der Schaden war gering, war das Flugzeug doch nach wenigen Tagen wieder flugbereit. Noch anlässlich der Behandlung des Berichts II wurden die Militärkommissionen der beiden Räte über diesen Vorfall orientiert.

Ebenfalls im Juli, anlässlich des Überflugs des R-2101 von Frankreich nach Emmen, musste der Pilot das Fahrwerk mechanisch statt elektrohydraulisch ausfahren. Die Ursache war ein Leitungskurzschluss infolge eines Montagefehlers. Die Firma Dassault, welche dieses Flugzeug fabriziert und geliefert hatte, behob den Schaden unverzüglich im Rahmen der Garantie.

Ein weiterer kleiner Zwischenfall ereignete sich im Dezember in Emmen im Rahmen der Kontrollen vor dem Erstflug des Serieflugzeuges J-2305. Anlässlich eines Kontrollaufs entzündeten sich infolge einer Fehlmanipulation Treibstoffrückstände im Triebwerk. Der Brand konnte ebenfalls sofort gelöscht und der entstandene Schaden durch Revision der betroffenen Triebwerkteile behoben werden.

5. Stand der Seriebeschaffung und Fabrikation

5.1 Amerikanische Elektronik

Wie bereits in unserm letzten Bericht ausgeführt wurde, sind die Taran-Systeme vollständig abgeliefert und zum grossen Teil noch beim Hersteller in den USA eingelagert. Sie werden zurzeit mit den innerelektronischen Änderungen versehen, welche die Erprobung in den USA als notwendig erwiesen hat. Soweit das Taran-Material für den Einbau in die Serieflugzeuge bereits nach der Schweiz überführt worden ist, finden diese Normalisierungsarbeiten im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen statt.

5.2 Lizenzfabrikation der Zelle und Gesamtmontage der Flugzeuge in der Schweiz

Die in einzelnen Fällen getroffenen Verschiebungen des Produktionsumfanges zwischen den Firmen sind abgeschlossen, so dass heute ein bereinigter Gesamtplan vorliegt.

Bei den Firmen, die Grossbauteile herstellen, ist der Stand der Fabrikation im Durchschnitt auf 25 bis 30 Prozent angewachsen. Der Zusammenbau erfolgt mit entsprechendem Abstand. Ende 1965 befanden sich im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen sechs Flugzeuge in der Endmontage oder beim Einfliegen.

Mirage-III S, J-2304

Das Flugzeug J-2304 konnte am 16. Oktober 1965 flugklar gemeldet werden. Schlechte Witterung verzögerte die Durchführung des Erstfluges, der schliesslich am 27. Oktober erfolgreich ausgeführt wurde. Bis Ende Dezember wurden in 5 weiteren Flügen Zelle und Triebwerk erprobt, wobei keine wesentlichen Störungen auftraten. Die doppelte Schallgeschwindigkeit und eine Flughöhe von rund 20 000 Metern wurde erreicht.

Am 15. Dezember wurde mit der Taran-Anlage ein eingehender Bodenversuch ausgeführt, der befriedigende Resultate zeigte, so dass die Erprobung im Flug bei nächster Gelegenheit beginnen kann.

Mirage-III S, J-2305

Die Flugklarmeldung erfolgte am 11. Dezember 1965. Gleichentags konnte der Rollversuch mit den vorgesehenen Prüfungen durchgeführt werden, wobei sich der bereits erwähnte kleine Brand im Triebwerk ereignete.

5.3 Lizenzfabrikation des Triebwerkes in der Schweiz

Auch die Triebwerkfabrikation ist durch die daran beteiligte Industrie-gruppe entsprechend dem festgelegten Umfang weitergeführt worden. Der heutige Stand ist durch folgende Angaben charakterisiert:

Die Anzahl der abgelieferten Triebwerke ist auf 7 gestiegen, während weitere 10 sich in der Endmontage befinden bzw. die Prüfläufe absolvieren. Die Hauptbaugruppen und wichtigen Einzelteile sind zu 80 bis 100 Prozent in Arbeit und zu ca. 30 bis 40 Prozent fertiggestellt. Auch die kleineren Einzelteile und die Zubehörgeräte haben einen Fabrikationsstand bis zu 80 und 100 Prozent erreicht.

Der technische Reifegrad des Triebwerkes Atar-09C 3 in Frankreich selbst nähert sich rasch der Stabilisierung. Gelegentlich müssen neue, die Flugsicherheit während der geforderten Lebensdauer verbessernde Änderungen in der Lizenzfabrikation eingeführt werden. Daraus resultierte in der Berichtsperiode eine kleine Verzögerung in der Ablieferung der Triebwerke, welche sich jedoch nicht auf die Gesamtterminlage auswirkte.

Von den im vergangenen Frühjahr abgelieferten ersten Triebwerken aus der Schweizer Fabrikation hat das eine bereits den vorgeschriebenen ersten Kontrollzeitpunkt ohne Störung erreicht, und die Inspektion hat einen einwandfreien Zustand ergeben. Das andere ist ebenfalls im ganzen Geschwindigkeitsbereich des Flugzeuges eingesetzt worden und hat zu keinen Beanstandungen Anlass gegeben.

5.4 Ersatzmaterial und Bodenausrüstung für die Direktion der Militärflugplätze und die Fliegertruppen

Festlegung und Bestellung der zellen- und triebwerkseitigen Ersatzteilstückvorräte sind zu rund 80 Prozent durchgeführt. Der noch zu bearbeitende Teil umfasst Revisions- und Reparaturteile für das Elektronikmaterial und verschiedene Geräte aller Flugzeugversionen sowie besondere Baugruppen der Aufklärerversion Mirage-III RS. Es erfolgen laufend Teilauslieferungen von Ersatzmaterialien an die Nachschubmagazine der Direktion der Militärflugplätze.

Die Beschaffung des Bodenmaterials ist auch in der Berichtsperiode fortgesetzt worden. Gegenwärtig sind rund $\frac{2}{3}$ des gesamten Bodenmaterials in Auftrag gegeben. Ein einziger ins Gewicht fallender Engpass besteht in der voraussehbaren Verzögerung der Beschaffung des Schleppfahrzeuges, welches gleichzeitig als Aussenbord-Stromquelle dient. Eine Überbrückungslösung ist jedoch möglich.

5.5 Das Ablieferungsprogramm der Flugzeuge an die Fliegertruppen

Gegenüber der in unserm Bericht II gemeldeten Gesamtterminlage sind keine Änderungen eingetreten, d.h. unsere Mirage-Flugzeuge kommen voraussichtlich wie folgt zur Ablieferung an die Fliegertruppen:

- die 33 Kampfflugzeuge Mirage-III S zwischen Mitte 1966 und Anfang 1968
- die 17 Aufklärer Mirage-III RS zwischen Mitte 1968 und Mitte 1969.

Beim Einfliegen der Flugzeuge in der Schweiz hat es sich allerdings gezeigt, dass bei unseren beschränkten Verhältnissen ungünstige Witterungsperioden, wie wir sie 1965 erlebten, zu empfindlichen Verzögerungen führen können.

6. Truppenerfahrungen mit dem Mirage-III

Während des zweiten Halbjahres 1965 standen der Truppe die beiden Doppelsitzer Mirage-III BS und während beschränkter Zeit auch das Musterflugzeug der Aufklärerversion Mirage-III RS, R-2101, zur Verfügung. Über ein Kampfflugzeug Mirage-III S verfügte die Truppe in der Berichtsperiode, ausser für die Dauer der erwähnten Kavernererprobung, noch nicht.

Im Hinblick auf die Mitte 1966 beginnende Umschulung der Frontpiloten ist die Auswahl der dafür in Frage kommenden Miliz- und Berufspiloten im Gange. Bei der Direktion der Militärflugplätze wurde die Ausbildung des Bodenpersonals auf eine breitere Basis gestellt.

6.1 Mirage-III BS

Mit den beiden Doppelsitzern wurden in der Berichtsperiode 130 Stunden geflogen und 360 Landungen durchgeführt. Am 31. Dezember 1965 wiesen beide Flugzeuge zusammen eine Betriebszeit von 400 Flugstunden und 1010

Landungen auf. Grössere Defekte oder Störungen traten keine auf. Fliegerisch wurden mit den Doppelsitzern alle Flugverfahren erprobt und festgelegt, die mit der Ausrüstung dieser Flugzeuge angewendet werden können, darunter speziell der Blindflug.

6.2 Mirage-III RS

In den vier Monaten August bis November, in denen das Flugzeug für die Fliegertruppen verfügbar war, wurden 25 Flugstunden und 50 Landungen absolviert. In dieser Periode wurde auch die Ausbildung des Bodenpersonals durchgeführt, und es erfolgte die Ausarbeitung der Wartungsvorschriften. Die Gesamtflugeleistungen des Flugzeuges R-2101 betragen Ende November 105 Landungen und 59 Flugstunden. Der Flugdienst verlief ohne nennenswerte Störungen. In fliegerischer Hinsicht zeigte sich, dass die mit den Doppelsitzern erprobten Verfahren ohne Schwierigkeiten vom Schul- auf das Aufklärungsflugzeug übertragen werden können.

7. Zusammenfassung

Die Revision der Verträge läuft neben der Fabrikation in der Schweiz in den vorgesehenen Bahnen, ohne dass in der Berichtsperiode das Erreichen einer wesentlichen Etappe erwartet werden konnte. Entsprechend ist auch die finanzielle Situation unverändert.

Der geforderte technische Stand der Waffensysteme Mirage-III S und III RS ist weitgehend realisiert, deren Flugerprobung tritt in die Schlussphase ein. Das Schwergewicht verlagert sich von der Erprobung stetig auf die Serieproduktion.

Die Truppenerfahrungen mit den Flugzeugtypen Mirage-III BS und III RS sind weiterhin positiv zu werten und lassen bezüglich Eingliederung der neuen Waffensysteme bei der Truppe keine unerwarteten Schwierigkeiten erkennen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beehren wir uns, Ihnen zu beantragen, vom vorliegenden III. Bericht Kenntnis zu nehmen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 1. Februar 1966.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates:

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

III. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Stand der Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III (Vom 1. Februar 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9378
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.02.1966
Date	
Data	
Seite	77-86
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 167

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.