

Fragen und Antworten

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung**

Band (Jahr): **67 (1992)**

Heft 7

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

FRAGEN UND ANTWORTEN

Weiteres Zuwarten: Der Anschluss würde endgültig verpasst – jährlich eine halbe Milliarde mehr?

Zum Kauf der F/A-18 – Das Urteil eines Militärpiloten

Das Gespräch führte Hauptmann Daniel Heller, Erlinsbach

Walter Spychiger, Oberstleutnant, 1938 im Luzerner «Hinterland», in Hüswil, geboren, ist heute als Beamter bei der Gruppe für Rüstungsdienste im Eidg Flugzeugwerk in Emmen zuständig für die Testflüge im Rahmen neuer Evaluationen. Walter Spychiger machte die Berufslehre als Postbeamter, absolvierte dann die Flab-Rekruten-Schule. Schon früh entdeckte er die Liebe zum Fliegen; er liess sich umschulen. Als Militärpilot diente er in der «Patrouille Suisse». Mit der Flugzeug-evaluation bereits in der früheren KTA, Kriegstechnischen Abteilung, befasst, lehnte er es ab, innerhalb dieses Gespräches zu den Verlautbarungen sowohl des deutschen Generals a D M Opel wie zu denen des Ingenieurs A Bridel Stellung zu nehmen:

● General Opel sei nie fliegender Offizier gewesen, sondern habe sich lediglich mit der militärischen Logistik befasst. Seine Auslassungen beim Hearing vor der nationalrätlichen Sicherheitskommission hätten überdies bewiesen, dass er mit der der Schweizer Armee gestellten Problematik nicht vertraut sei.
● Zum «Vorschlag» von Ingenieur Bridel, der sich selbst zum Sicherheitsexperten befördert habe, muss, so Spychiger, schlicht und einfach festgestellt werden: «Occasionen», die dem Schweizer Pflichtenheft genügen oder unter verhältnismässigem Aufwand auf dieses auszurichten sind, existieren nicht.

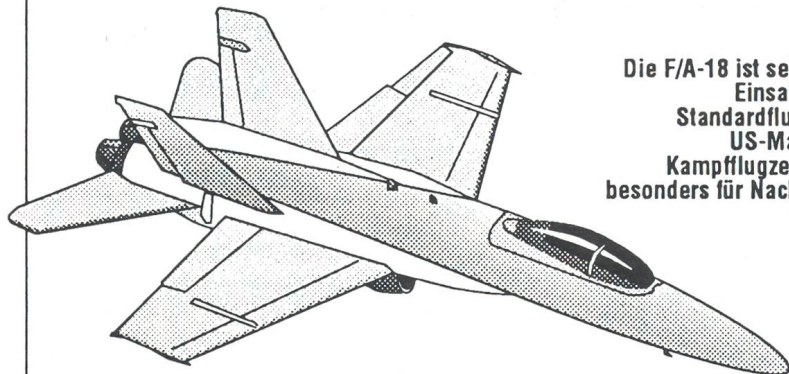
Daniel Heller: Die bundesrätliche Botschaft stellt fest: Wir sind jetzt in den Typen um zwei Generationen zurück. Ist das überhaupt noch aufzuholen?

Walter Spychiger: In der Tat, das Aufholen wird immer schwieriger. Nach meiner ganzen Erfahrung ist noch längeres Zuwarten nicht zu verantworten. Die Parlamentarier, die sich für ein neues Kampfflugzeug aussprechen, gleichzeitig aber noch ein bis zwei Jahre zu warten wollen, müssten sich bewusst machen: Im High-Tech-Bereich beträgt die Teuerung weit mehr als im Durchschnitt: **Pro Jahr würden ungefähr 500 Millionen Mehrkosten anfallen.**

Daniel Heller: Anfänglich bestand ein Trend, ein europäisches Flugzeug zu wählen. Warum kam man davon ab?

Walter Spychiger: Die mit der Evaluation Beauftragten hatten nicht Trendwünschen, sondern einem klaren militärischen Pflichtenheft zu folgen. Bereits die Vorevaluation erwies, dass das einzige europäische Modell nicht nur das teuerste, sondern auch das mit dem kleinsten taktischen Nutzen war. Zu bewerten war auch, dass die Schweizer Militärflugzeuge – einmalig auf der ganzen Welt – durchwegs 35 und mehr Jahre im Einsatz stehen.

F/A-18 HORNET



Die F/A-18 ist seit 1981 im Einsatz und das Standardflugzeug der US-Marine. Das Kampfflugzeug gilt als besonders für Nachteinsätze geeignet.

Technische Daten

Max. Geschwindigkeit: ca. Mach 1.8
Anzahl Triebwerke: 2 (General Electric)
Besatzung: 1
Hersteller: McDonnell Douglas

Verweilzeit bei Luftkampfbelastung: ca. 140 Min.
Waffen: interne 20-mm-Kanone, Luft-Luft-Lenk Waffen, Luft-Boden-Waffen (Aussenlasten bis 7000 kg)

Quelle: Gruppe für Rüstungsdienste

SGN

Die Beschaffung hat also schon eine spätere Kampfwertsteigerung einzubeziehen. Die Schweiz kaufte als letztes Land den Hawker-Hunter. **Ich fliege ihn seit 32 Jahren.**

Daniel Heller: Was wir brauchen, ist eine ernstzunehmende Luftpolicizei in zukünftigen Konflikten. Genügen dafür nicht zB die im Golfkrieg viel genannten «Patriot-Raketen», allenfalls weiter entwickelt?

Walter Spychiger: Der Nutzen der «Patriot-Raketen» im Golfkrieg war vor allem psychologischer Natur. Zu ausreichendem Luftpolicizei- und Neutralitätsschutz genügen Raketen nicht. Luftpolicizeiaufgaben können nie durch Raketen übernommen werden! Überdies ist das Flugabwehrsystem BLOODHOUND auch veraltet und fordert in absehbarer Zeit Ersatz. Allgemein gilt: Fliegerabwehrwaffen (Kanonen und Raketen) können stets nur sehr beschränkten örtlichen Schutz bieten. **Weltweit ist das Fliegerabwehrverhältnis Flieger/Flab ~ 1:1.**

Daniel Heller: Die Gegner der Beschaffung von F/A-18 operieren auch mit dem Argument, dieser Flugzeugtyp sei nicht mehr milizmässig zu bedienen; sein Einsatz würde zum ersten, aber endgültigen Schritt, den Milizcharakter unserer Armee zu verlassen?

Walter Spychiger: Nein. Seit je wird in unserer Milizarmee das Können der zivilen Berufe ge-

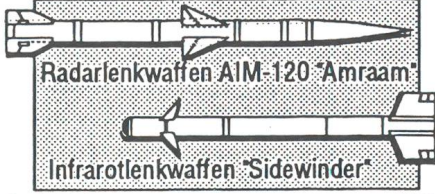
nützt. Schon heute sind jedoch etwa ein Drittel der Besatzungen Berufspiloten. Es handelt sich dabei um die Piloten des Überwachungsgeschwaders, welches 1991 das 50jährige Bestehen feierte. – Bei einer so geringen Stückzahl – 34 – ist es naheliegend, dass zumindest am Anfang die Maschinen von Berufspiloten geflogen werden. **Technisch ist der F/A-18 nicht anspruchsvoller als die bisher eingesetzten Flugzeuge. Somit kann er ohne weiteres von unseren Miliztruppen betrieben und unterhalten werden.**

Daniel Heller: Was hat die Beschaffung an Rüstungsmaterial der Schweizer Wirtschaft bisher an Know-how-Transfer gebracht?

Walter Spychiger: Dieser Know-how-Transfer schafft immer wieder neue oder erhält hochqualifizierte Arbeitsplätze. Er befruchtet die ganze Industrie, nicht nur die flugzeugorientierte. Die Mitarbeit an ausländischen Verkehrsflugzeugen und am Ariane-System gehen so zT auf diesen Transfer zurück. Vollständig in Lizenz wurde seinerzeit das Mirage-Flugzeug in der Schweiz hergestellt. Für einen Teil unserer Industrie war es schwierig, den von Frankreich geforderten Qualitätsstandard zu erreichen (was einer der Gründe der Kostenüberschreitung war). **Seit 1975 tätigte die GRD (Gruppe für Rüstungsdienste) Kompensationsgeschäfte für 3100 Millionen Franken.**

Bewaffnung F/A-18

- Interne 20-mm-Kanone
- 8 Luft-Luft-Lenk Waffen nach Wahl:



Quelle ERD

SGN

Daniel Heller: Was wird die Zustimmung zu den 34 F/A-18 an solchem Transfer an Arbeit überhaupt bringen?

Walter Spychiger: Zunächst werden mehr als 300 Millionen Franken durch direkte Beteiligung unserer Industrie arbeitswirksam: Einerseits die Endmontage im Eidg Flugzeugwerk in Emmen, dann der Bau von Zellen und Triebwerkteilen durch die Privatindustrie in der ganzen Schweiz. Die Firmen können da-

durch Know-how in der Bearbeitung hochpräziser Bauteile und in der Anwendung neuer Beschichtungsverfahren gewinnen. Die eigene Qualitätssicherung wird am höchsten Massstab zu messen sein. Noch ohne mögliche Folgeaufträge gibt das zirka 800 Arbeitsjahre. **Da die Lieferfirmen jedoch den Auftrag haben, für den ganzen Betrag Ausgleichsgeschäfte zu tätigen, sichert sich die Schweizer Industrie weitere 20 000 Arbeitsjahre.**

Daniel Heller: Gemäss bundesrätlicher Botschaft wird durch Ausmusterung früherer Typen die Flugwaffe um 35% verringert. Wie verhält sich die Anschaffung von 34 F/A-18 zu der Planung der Armee 95?

Walter Spychiger: Auch ohne «Armee 95» wäre ein neues Kampfflugzeug notwendig. Dessen Beschaffung war ja im Rüstungsprogramm 90 vorgesehen. Das Hinausschieben lässt jetzt beides zusammenfallen. Die «Armee 95» sieht dynamische Raumverteidigung vor; dies verlangt rasche Bildung von Schwerpunkten. Ohne **kampftaugliche** Flug-

waffe ist das nicht denkbar. Höhere Kampfkraft wird die zahlenmässige Reduktion mindestens teilweise ausgleichen.

Daniel Heller: Weiter wird erklärt: Der F/A-18 eigne sich sowohl zu europäischem Verbund wie zu eigenständiger Wahrung der Lufthoheit. Heisst das: Ohne diese Beschaffung keine Chance, unsere Armee als Milizarmee in einen solchen Verbund einzugliedern?

Walter Spychiger: Persönlich bin ich überzeugt, dass die «heutige» «Armee 95» nicht als ganze in ein europäisches Militärbündnis integriert wird. Ich denke nicht, dass die Schweizerinnen und Schweizer so rasch und so endgültig ihre Souveränität aufgeben werden. Es wird also die «Armee 2000» oder die «Armee 2010» sein, die eventuell, in einem noch nicht absehbaren Mass, einzugliedern sein wird.

Wie immer es zum «Verbund» kommen wird, am Boden **und** in der Luft hätten wir unseren Beitrag zu leisten. Der **erste** Beitrag dazu wäre **oder** ist der F/A-18. ■

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der F/A-18-Beschaffung

Von Professor Dr Albert A Stahel, Herrliberg

Der Bundesrat beantragt für 34 Kampfflugzeuge F/A-18 einen Verpflichtungskredit von 3495 Millionen Franken. (Hoffentlich durch die Zustimmung im NR in der Junisession schon beschlossen!) Die 34 Flugzeuge selbst kosten 2055 Millionen Franken. In diesem Betrag sind die Lieferungen aus den USA, die Zulieferungen der Schweizer Industrie und die Flugversuche mit den ersten Flugzeugen enthalten.

Einzelne Teile der Flugzeuge werden in der Schweiz hergestellt und 32 Flugzeuge auch bei uns zusammengestellt. Neben dieser direkten Beteiligung der Schweizer Industrie verpflichten sich McDonnell Douglas, die Unterteilnehmer und der AMRAAM-Hersteller Hughes Aircraft, die über 2000 Millionen Franken durch eigene Gegengeschäfte oder Geschäfte anderer US-Firmen mit der Schweizer Industrie zu kompensieren. Diese Kompensationsgeschäfte werden als indirekte Beteiligung bezeichnet.

Die direkte Beteiligung der Schweizer Industrie

Die direkte Beteiligung weist ein Auftragsvolumen von 311 Millionen Franken auf. An der Herstellung von Zellen- und Mechanikteilen sind primär acht Schweizer Firmen beteiligt. Weitere 50 Firmen werden als Unterteilnehmer mitwirken. Triebwerkteile sollen durch sieben Firmen hergestellt werden. Mit dieser direkten Beteiligung besteht die Möglichkeit, dass die Schweizer Firmen in der Zukunft die amerikanischen Flugzeugfirmen beliefern könnten. Dieses mögliche Exportgeschäft wird auf 200 Millionen Franken geschätzt.

Die indirekte Beteiligung

Die indirekte Beteiligung verpflichtet McDonnell Douglas und die anderen Firmen, über 2

Milliarden durch Gegengeschäfte mit der Schweiz zu 100% auszugleichen. Obwohl dieses Abkommen erst durch die Unterzeichnung des Kaufvertrages rechtsgültig wird, hat McDonnell Douglas auf eigenes Risiko bereits Aufträge im Betrag von 460 Millionen Schweizer Franken vermittelt. Diese Aufträge sind über die gesamte Schweiz verteilt. Schweizer Firmen haben damit das Recht, bei Ausschreibungen der amerikanischen Herstellerwerke oder des amerikanischen Verteidigungsministeriums Offerten einzureichen. Diese werden nach den gleichen Massstäben beurteilt wie die der amerikanischen Konkurrenz. Diese Aufträge, die sich unsere Wirtschaft in diesem Rahmen sichert, werden we-

der durch Handelsbarrieren noch mit Zollabgaben belastet.

Mit der hier geschilderten indirekten Beteiligung erhält die Schweizer Industrie die Möglichkeit, neue Kontakte mit der amerikanischen Industrie zu knüpfen. Sodann besteht die Möglichkeit, dass die am Geschäft beteiligten amerikanischen Firmen McDonnell Douglas, Northrop, General Electric und Hughes Aircraft den Kreis ihrer Lieferanten auf die hochqualifizierte Schweizer Industrie ausdehnen. Das hat zur Folge, dass Schweizer Unternehmen neue Fabrikationsverfahren, Bearbeitungsmethoden und Spezialmaschinen entwickeln, die auch den Ansprüchen des US-Marktes genügen.

