Bundesblatt

Bern, den 25. August 1966 118 Jahrgang Band II

Nr. 34

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

9502

IV. Bericht

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

(Vom 19. August 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 vierten Bericht zu unterbreiten. Er gibt, soweit nicht in einzelnen Abschnitten andere Stichdaten genannt sind, den Stand der Beschaffung von Mirageflugzeugen am 30. Juni 1966 wieder. Gestützt auf den bisherigen Verlauf dieser Beschaffung können im folgenden Bericht gewisse Kapitel abschliessend behandelt werden.

1. Revision der Verträge infolge Reduktion des Lieferumfanges

Nachdem beschlossen worden war, die Zahl der in der Schweiz herzustellenden Flugzeuge zu reduzieren, galt es, die Ansprüche der Fabrikanten aus der Herabsetzung des Lieferumfanges zu ermitteln. Der dem hiefür bestellten Kommissär für die Revision der Mirage-Verträge erteilte Auftrag geht dahin, namens des Bundes mit den schweizerischen Hauptlieferanten zu verhandeln und mit ihnen nach Möglichkeit eine Einigung zu erzielen über die Entschädigung, welche diese Fabrikanten als Folge der Herabsetzung des Lieferumfanges beanspruchen.

Die dem Kommissär in diesem Sinne zur Führung von Verhandlungen zugewiesenen 34 Lieferanten lassen sich in drei Gruppen gliedern:

- a. Die Firma Sulzer, Kopfwerk für die Lizenzfabrikation des Triebwerkes mit über 40 Unterlieferanten.
- b. Die 5 hauptsächlichen Zellenfabrikanten.
- c. Die 28 weiteren Hauptlieferanten der Zelle.

In der Berichtsperiode konnte der Kommissär die Verhandlungen mit der Firma Gebr. Sulzer AG und ihren Unterlieferanten zum Abschluss bringen; eine Gesamteinigung über die Ansprüche auf Schadloshaltung steht bevor.

Bei den fünf Zellenfabrikanten der 2. Gruppe kann aus den in den letzten beiden Berichten genannten Gründen erst in ungefähr Jahresfrist mit einer Ermittlung der Entschädigungsansprüche gerechnet werden. Der Fabrikationsstand ist nun zum Teil soweit fortgeschritten, dass im laufenden Semester die Preisverhandlungen eröffnet werden können. Der Abschluss dieser Preisverhandlungen bildet die Voraussetzung für die erwähnte Ermittlung der Entschädigungsansprüche zwischen Kommissär und Firmen.

Mit 11 Hauptlieferanten der Zelle (3. Gruppe) konnte der Kommissär eine Einigung erzielen, und er rechnet bei der Mehrzahl der übrigen Fälle mit einer Erledigung im laufenden Semester.

Der Kommissär bezeichnet die Atmosphäre dieser Verhandlungen als ausgesprochen sachlich. Bei einer Reihe von Unterlieferanten, welche grössere Teile ihres Betriebes auf die Flugzeugfabrikation bzw. die dafür speziell erforderliche Präzisionsmechanik ausgerichtet haben, ist eine gewisse Sorge für die Zukunft nach Auslauf der gegenwärtigen Produktion nicht zu übersehen.

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 musste erst zu einem Teil beansprucht werden.

2.2 Ermittlung der Gesamtkosten

Für den zweiten Bericht vom 10. August 1965 hat die Kriegstechnische Abteilung eine Kostenanalyse vorgenommen, die von Experten aus der Industrie überprüft und für die damaligen Erkenntnisse als richtig befunden wurde. Die Kostenanalyse wurde durch den Umstand erschwert, dass die Preise bei den Zellenfabrikanten noch nicht feststanden und die Forderungen auch der übrigen Lieferanten aus der Reduktion noch nicht vorlagen.

Wie wir im Kapitel 1 dargelegt haben, laufen die finanziell gewichtigen Preisverhandlungen mit den hauptsächlichen Zellenfabrikanten erst an, und die Forderungen aus der Reduktion können erst anschliessend ermittelt werden. Unsere Berechnungen stützen sich also auch heute noch zum Teil auf bekannte Daten und zum Teil auf Schätzungen. Im zweiten Bericht haben wir bekanntgegeben, dass die Kosten für 57 Flugzeuge einschliesslich Teuerung sich im Rahmen

von 1,3–1,4 Milliarden Franken – und zwar eher an der unteren Grenze – bewegen. Die in der Zwischenzeit gewonnenen Erkenntnisse (Ergebnisse der Verhandlungen des Kommissärs, die in der Zwischenzeit abgeschlossenen Verträge, der bevorstehende programmässige Abschluss der Flugversuche) ergeben keine Anhaltspunkte, welche gegen die Richtigkeit dieser Kostenschätzung sprechen.

3. Technischer Stand des Mirage-III S/RS

3.1 Kurzstart und Kurzlandung

Die Kurzstartversuche wurden im vergangenen Januar in Frankreich erfolgreich abgeschlossen. Es steht noch offen, ob einzelne dieser Versuche zur Verbreiterung der Erfahrungsbasis auf schweizerischen Kriegsflugplätzen und durch Truppenpiloten wiederholt werden sollen.

Das Projekt der Kurzlandung konnte nach den im letzten Bericht erwähnten Möglichkeitsstudien konkretisiert und den für die Herstellung von Fanghaken und bodenseitigen Bremsanlagen in Frage kommenden Konstrukteuren vorgelegt werden. Mit der Auswahl geeigneter Fanghaken für das Flugzeug und den Studien für deren Einbau wurde begonnen.

Es sei nochmals daran erinnert, dass diese Arbeiten nicht auf Grund der für die Mirage-Beschaffung bewilligten Kredite, sondern zulasten ordentlicher Budgetkredite im Rahmen der jährlichen Entwicklungs- und Versuchsprogramme des Militärdepartements durchgeführt werden. Nur ganz bestimmte vorbereitende Massnahmen wie z.B. strukturelle Verstärkung einzelner Stellen der Flugzeugzelle usw. waren Gegenstand der Mirage-Beschaffungskredite.

Die Frage, ob zu gegebener Zeit die Flugzeuge der zu beschaffenden Serie einmal tatsächlich für den Kurzstart und die Kurzlandung ausgebaut werden sollten oder nicht, ist noch offen. Die hierfür benötigten Mittel müssten im Rahmen einer neuen Rüstungsbotschaft zur Bewilligung beantragt werden.

Bei dieser Sachlage erscheint es gegeben, in den künftigen Berichten den Abschnitt über Kurzstart und Kurzlandung fallen zu lassen.

3.2 Feuerleit- und Navigationssystem TARAN

Die Erprobung des TARAN konnte im Verlaufe der Berichtsperiode abgeschlossen werden. Dieses Elektroniksystem funktioniert in all seinen Betriebsarten und in den operationell interessierenden Bereichen. Abstriche gegenüber den vom Konstrukteur und Lieferanten nachzuweisenden Leistungen wurden keine gemacht.

Es gehört zum Wesen der Erprobung, die Leistungsgrenzen eines Waffensystems zu überprüfen, wobei gelegentliche Überforderungen des Systems in Kauf genommen werden. Im Rahmen der von der Kriegstechnischen Abteilung in den USA durchgeführten Erprobungen, insbesondere bei kumulierten erschwerenden Einflüssen höchster Geschwindigkeiten, Höhen, Beschleunigungen, Vibrationen

usw., wurde stets wieder bis an die Leistungsgrenzen des TARAN und darüber hinaus vorgestossen. Es galt dabei, diese Grenzen, welche meist weit höher als der operationelle Bereich sind, herauszufinden.

Zur Frage der Allwettertauglichkeit des TARAN-Mirage-III S-Systems kann gesagt werden, dass Angriffe gegen Luftziele (mit geeigneten Waffen) im vollständigen Blindflug durchgeführt werden können. Dies gilt auch im Hinblick auf Erdkampfmissionen, indem auf dem Hin- und Rückflug dem Piloten die Navigationsmöglichkeiten des TARAN zugute kommen können. Hingegen ist nach wie vor für die Landung, bedingt durch die technische Leistungsfähigkeit der bodenfesten Landeradar-Anlagen, und beim Waffeneinsatz gegen Erdziele eine minimale Sicht für den Piloten erforderlich. Dies war auch der Sinn der Feststellung im Abschnitt 4.5 des dritten Berichtes, wonach die Ausrüstung des Mirage-III S/RS diese Flugzeuge als «allwettertaugliche Kampfgeräte im Sinne des heutigen Standes der Technik» kennzeichne.

Weitere Hinweise auf das TARAN-System finden sich in den Kapiteln 4 und 5.

3.3 Waffensystem-Simulator für den Mirage-III S

Wie im dritten Bericht vorgesehen, konnte im Januar 1966 der definitive Vertrag für die Beschaffung des Waffensystem-Simulators abgeschlossen werden.

Gegenüber der Kriegstechnischen Abteilung ist eine schweizerische Firma einziger Vertragspartner und damit Generalunternehmer.

4. Stand der Flugerprobung

4.1 Die Erprobung in Europa

Das Flugzeug Mirage-III S, J-2301, wurde nach Abschluss der Kurzstartversuche am 23. März 1966 von Frankreich nach Emmen überflogen, nachdem es als Versuchsflugzeug seit Ende 1963 die Zahl von 120 Flügen erreicht hatte. Es steht vorläufig im Eidgenössischen Flugzeugwerk als Ziel- und Begleitflugzeug für das Einfliegen der Mirage-III S-Serie zur Verfügung, bis es in einem günstigen Zeitpunkt normalisiert, ebenfalls mit dem TARAN ausgerüstet und an die Fliegertruppen abgegeben wird.

Das Flugzeug Mirage-III S, J-2303, diene und dient weiterhin dem Flugzeugwerk als Werkflugzeug für laufende Abklärungen im Rahmen der Seriefabrikation und des Einfliegens. Seine Abgabe an die Fliegertruppen bzw. sein Ersatz als Werkflugzeug durch den noch weitergehend mit Messeinrichtungen versehenen J-2302 ist nach Rückkehr des letztern aus den USA vorgesehen.

Der Aufklärer Mirage-III RS, R-2101, wurde nach seiner Verwendung im Flugzeugwerk für die Vorbereitung der Aufklärer-Seriefabrikation am 12. April 1966 wiederum an die Fliegertruppen abgegeben.

4.2 Die Erprobung in den USA – Mirage-III S, J-2302

Im Laufe des ersten Halbjahres 1966 konnten die «TARAN-Phase» und auch das vorgesehene Schiessprogramm mit HM-55S-Lenk Waffen abgeschlossen werden.

Die Berichtsperiode zeichnete sich im weitem durch einen sehr aktiven Schiessbetrieb aus. So wurden mehrere HM-55 S-Lenk Waffen (wovon 3 aus Kriegsbeständen unserer Flugwaffe) sowie Sidewinder-1 A-Lenk Waffen abgefeuert. Ferner wurden Schiessen mit den Kanonen durchgeführt und Bomben abgeworfen.

Wenn auch bei den verschiedenartigen durchgeführten Schiessen vereinzelt unbefriedigende Resultate aufgetreten sind, so hat die Analyse von derartigen «Misserfolgen» gezeigt, dass Ursachen dafür verantwortlich waren, wie sie allgemein in der Natur solcher Elektroniksysteme liegen. Ferner erlauben wir uns, auf unsere Erläuterungen zu einem HM-55S-Fehlschuss im dritten Bericht (4.2, Abs. 4) hinzuweisen, welche die Natur derartigen Vorkommnisse erklären. In einem gewissen Masse liegen solche «Misserfolge» in der Natur eines Schiessprogrammes, wie es in den USA durchgeführt wird. Die zahlreichen für die Versuche notwendigen Messanschlüsse haben die Komplexität des Versuchsflugzeuges vergrössert und somit weitere Störungsquellen geschaffen.

Das Verhältnis der erfolgreich verlaufenen Schüsse zur Gesamtzahl der verschossenen Lenk Waffen bestätigt die Wirksamkeit und Tauglichkeit des Waffensystems TARAN-Mirage-III S, speziell unter Berücksichtigung der Ursachen, die zu den einzelnen «Misserfolgen» geführt haben.

Die Resultate, gesamthaft betrachtet, entsprachen durchwegs den vertraglich festgelegten Leistungswerten oder waren in namhaften Punkten besser.

Im Rahmen der Versuche in den USA waren keine Schiessen mit der AS-30 Luft-Boden-Lenk Waffe vorgesehen, weil deren Erprobung auf Mirage-Flugzeugen bereits früher erfolgt war und diese Waffe in den Luftstreitkräften anderer Länder bereits operationell eingesetzt wird. Zudem ist zum Abschuss einer AS-30 das TARAN-Feuerleitgerät nicht erforderlich.

Die gegenwärtig laufende Schweizer Phase hat sich als wertvoll erwiesen, da die eigentliche Waffenauslösung uns die volle Gewissheit über die Einsatzfähigkeit des Mirage-III S geben konnte. Es war möglich, durch praktische Übungen die optimalen Angriffsverfahren auszuexerzieren und von den in diesem Waffensystem steckenden Möglichkeiten voll Gebrauch zu machen. Der Wert dieses Schiessbetriebes wurde durch die aktive Teilnahme von zwei Truppenpiloten erhöht. Es ging vor allem darum, dass sich die Fliegertruppen einerseits direkt über die Leistung des Flugzeuges mit Waffeneinsatz ins Bild setzen konnten und andererseits mit ihrer taktischen Erfahrung mithelfen, die Schiessen den schweizerischen Verhältnissen anzupassen.

Schliesslich zeichnete sich die Schweizer Phase noch dadurch aus, dass anstelle des vorher benützten Vorserie-Systems eine dem letzten Stand der Serie-fabrikation entsprechende TARAN-Elektronik verwendet wurde. Die Serie-Elektronik erreichte einen sehr hohen Zuverlässigkeitsgrad, wobei sich die Stö-

rungen in einem unerwartet kleinen Umfange hielten. Es wurden häufig am selben Tag Einsätze gegen Luft- wie auch gegen Bodenziele ausgeführt. Weiterhin liess sich der Flugbereitschaftsgrad der Zelle auf demselben hohen Stand erhalten. Dies führte zu der für ein Programm dieser Art sehr grossen Dichte von 17 Flügen pro Monat im Durchschnitt während der Berichtsperiode. In diese Phase fiel übrigens auch der 300. Flug des J-2302.

Alle diese günstigen Umstände liessen einen erfolgreichen Abschluss des gesamten Holloman Flugversuchs- und Abnahmeprogramms auf den 31. Juli dieses Jahres erwarten, der dann auch eingetreten ist. Damit hat das TARAN-System auch mit Waffeneinsatz seine Leistungsfähigkeit bewiesen, und Versuche dieser Art in den USA werden keine mehr nötig sein.

4.3 Risikobeurteilung der Flugerprobung

Das Entwicklungsrisiko darf heute als vollständig überwunden angesehen werden. Der Mirage-III S hat den Beweis erbracht, dass er die vorgesehenen Leistungen in allen Einsatzarten erreicht und für ein Waffensystem dieser Klasse relativ geringe Anforderungen an Wartung und Unterhalt erwarten lässt.

Nachdem die Flugversuche in Frankreich und in den USA glücklicherweise ohne schwerere Schäden abgeschlossen worden sind, beschränkt sich das Unfallrisiko nurmehr auf das Einfliegen der Serienflugzeuge in Emmen.

Rückblickend darf zu den im Ausland durchgeführten Versuchen gesagt werden, dass nie derart schwerwiegende Situationen entstanden sind, welche das Gesamtprogramm Mirage, besonders aber die Fabrikation in der Schweiz, hätten massgebend zu beeinflussen vermögen. Die kleine Zahl von Versuchsflugzeugen führte gelegentlich zu einem Engpass im Ablauf der Versuche, die jedoch durch den hohen Bereitschaftsgrad von Zelle und Triebwerk wesentlich gemildert wurden.

In der Berichtsperiode haben sich keine unfallgefährlichen Situationen eingestellt.

Mit der Meldung über den erfolgten endgültigen Abschluss der Versuche in den USA darf hiermit das gesamte Kapitel 4 unserer Berichterstattung als erledigt betrachtet werden.

5. Stand der Seriebeschaffung und Fabrikation

5.1 Amerikanische Elektronik

In der Berichtsperiode wurde das seit längerer Zeit bereits beim Hersteller lagernde TARAN-Material nach durchgeführter Normalisierung in die Schweiz geschafft. Davon war lediglich eine einzige Einheit des vielgliedrigen Systems ausgenommen, welche in der Folge der erst im vergangenen Mai durchgeführten letzten Versuche aus der TARAN- bzw. HM-55S-Phase zur Zeit noch in den USA der Normalisierung unterliegt.

5.2 Lizenzfabrikation der Zelle und Gesamtmontage der Flugzeuge in der Schweiz

Die Produktion läuft im allgemeinen programmgemäss. Die Detailfabrikation ist zu 70–80 Prozent abgeschlossen. Der Endzusammenbau folgt im entsprechenden Abstand nach.

Am 30. Juni 1966 waren von den Flugzeugen des Typs Mirage-III S

2 den Fliegertruppen abgegeben,

4 in der Phase des Einfliegens,

6 weitere in der Endmontage im Eidgenössischen Flugzeugwerk.

Ein Hauptproblem der Lizenzfabrikation stellt nach wie vor die Knappheit an Fachpersonal dar.

5.3 Lizenzfabrikation des Triebwerkes in der Schweiz

Die Produktion der am Triebwerkbau beteiligten Industriegruppe mit der Firma Sulzer als Kopfwerk ist in der Berichtsperiode programmgemäss weitergeführt worden. Gewisse Termschwierigkeiten ergaben sich aus der Tatsache, dass immer mehr Teile und Baugruppen aus der Lizenzfabrikation – an Stelle des für das Anlaufen beschafften französischen Materials – in die Montage eingehen und durch die Erprobung auf den Prüfständen nunmehr ihre Gleichwertigkeit beweisen müssen. Es sind dabei kleinere Defekte aufgetreten, die vom Lizenzgeber bei seiner eigenen Produktion toleriert werden, bei uns aber aus Gründen der konsequenten Flugsicherheit nicht zugelassen werden können.

26 Triebwerke sind hergestellt (37 Prozent der Gesamtzahl); davon sind 15 Stück abgeliefert und die übrigen 11 fertig montiert und haben zum Teil schon einen ersten Prüflauf absolviert.

Der Produktionsstand der Hauptbaugruppen ist bei den verschiedenen Zulieferanten unterschiedlich, da einzelne infolge Produktionschwierigkeiten in Rückstand geraten sind.

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

Die Bearbeitung von Bestellungen für Reserve- und Ersatzteile – insbesondere die Reparatur- und Revisionsteile – ist in vollem Gang. Es sind zur Zeit noch rund 15 Prozent des Umfanges zu bearbeiten.

Es erfolgten weitere Teilauslieferungen von Ersatzmaterialien an die Nachschubmagazine der Direktion der Militärflugplätze.

Die Beschaffung des Bodenmaterials wurde systematisch fortgesetzt. Die zum Teil sehr langen Lieferfristen aus der Industrie – die zudem in einigen Fällen wesentlich überschritten wurden – mussten oft durch Erwirkung kleiner Vorablieferungen überbrückt werden.

5.5 Das Ablieferungsprogramm der Flugzeuge an die Fliegertruppen

Auf die Engpässe, verursacht durch unsicheres Wetter und Rekrutierung von Fachpersonal, wurde schon wiederholt hingewiesen. Die Gesamtterminlage ist gegenüber unseren Darlegungen im zweiten und dritten Bericht indessen unverändert.

6. Truppenerfahrungen mit dem Mirage-III

Im ersten Halbjahr 1966 verfügte die Truppe vollumfänglich über die beiden Doppelsitzer Mirage-III BS.

Das Aufklärerflugzeug Mirage-III RS, R-2101, wurde der Truppe am 12. April 1966 wieder übergeben, nachdem es vorübergehend dem Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen für Abklärungen im Zusammenhang mit den Vorbereitungen der Seriefabrikation des Aufklärertyps zur Verfügung gestellt worden war.

Ein erstes Flugzeug Mirage-III S konnte am 19. April 1966 von der Truppe übernommen werden, gefolgt vom zweiten am 13. Mai 1966.

Der Flugdienst verlief ohne Zwischenfälle und diente hauptsächlich der Ausbildung der Fluglehrer im Hinblick auf die Aufstellung der Umschulungsprogramme.

Die im Frühjahr 1966 herrschende Lawinengefahr in den Alpen führte dazu, dass einzelne, nicht aufschiebbare Überschallflüge über die dichter besiedelten Voralpen und das Mittelland verlegt werden mussten. Obwohl die Piloten in allen Fällen Minimalhöhen von mehr als 10 km über Meer einhielten, wurde die Bevölkerung in einzelnen Gebieten durch starke Knallerscheinungen aufgeschreckt. Materielle Schäden traten nur in geringem Mass auf. Die Abklärung der speziellen Lärmerscheinungen ist im Gang. Flüge mit Überschall-Geschwindigkeit werden weiterhin auf Abnahme- und Werkflüge sowie auf das für die Ausbildung der Piloten als notwendig erachtete Minimum beschränkt.

Die Auswahl der Milizpiloten für die Umschulung auf den Mirage ist abgeschlossen. Dank den zahlreichen freiwilligen Meldungen konnte eine Auswahl getroffen werden, die gute Erfolgsaussichten gewährleistet.

Zwei Piloten der Fliegertruppen, die als Lehrer und Verbandsführer in Mirage-Schulen eingesetzt werden sollen, beteiligten sich mit gutem Erfolg an den Schiessen der Kriegstechnischen Abteilung in Holloman.

Der Beginn der Umschulung von Staffelpiloten des Überwachungsgeschwaders ist mit der Ablieferung weiterer voll ausgerüsteter Kampfflugzeuge des Typs III S auf August 1966 angesetzt.

6.1 Mirage-III BS

Am 30. Juni 1966 wiesen die beiden Flugzeuge zusammen eine Betriebszeit von 490 Flugstunden und 1350 Landungen auf, davon 90 Stunden und rund 300 Landungen im ersten Halbjahr 1966. Die Doppelsitzer bewährten sich auch in technischer Hinsicht weiterhin gut.

6.2 Mirage-III RS

Der R-2101 weist zur Zeit eine Gesamtflugleistung von 85 Stunden auf. Die erste, bei 75 Stunden fällige periodische Kontrolle wurde durch Fachpersonal der Direktion der Militärflugplätze selbständig durchgeführt.

Im Rahmen des Flugdienstes wurde die Aufklärerausbildung technisch und taktisch zur Erprobung in verschiedenen Varianten eingesetzt. Dabei konnte die Ausbildung des Bedienungspersonals im praktischen Betrieb vertieft und erweitert werden.

6.3 Mirage-III S

Die ersten beiden von der Truppe übernommenen Flugzeuge dienten der Direktion der Militärflugplätze vor allem für Ausbildungszwecke. Es wurden insbesondere die Wartungsvorschriften erstellt und erprobt sowie Lehrpersonal für die erweiterte Ausbildung im Flugzeugbereitstellungsdienst geschult. Auf Grund der erarbeiteten Vorschriften und der erworbenen Kenntnisse wurde für drei weitere Betriebe der Direktion der Militärflugplätze ab 13. Juni 1966 ein 3 Wochen dauernder Einführungskurs organisiert. Damit wurden die Voraussetzungen für die dezentralisierte Aufnahme des Flugbetriebes auf den Haupttrainingsplätzen ab Juli 1966 geschaffen.

7. Zusammenfassung

Die Revision der Verträge ist vorangeschritten, die Finanzlage weiterhin unverändert.

Das Mirage-Geschäft ist vollständig zu einer Angelegenheit der Seriefabrikation, des Einfliegens und der Einführung bei der Truppe geworden. Es läuft regelmässig ab.

Das Hauptproblem, welches die Termine ernsthaft bedrohen könnte, stellt sich heute auf dem Sektor des Fachpersonals und der Witterungsunsicherheiten.

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

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

Bern, den 19. August 1966.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

IV. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Stand der Beschaffung von Kampfflugzeugen Mirage-III (Vom 19. August 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9502
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.08.1966
Date	
Data	
Seite	157-165
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 373

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.