

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 44 (1971)

**Heft:** 11

**Artikel:** Neues Kampfflugzeug : Orientierung über die Zusatzevaluation 1970/71

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-518144>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

# Neues Kampfflugzeug

## Orientierung über die Zusatzevaluation 1970/71

### Zum Auftrag

In den Jahren 1966 – 1968 wurden in einer Vorevaluation 9 Flugzeugtypen und 1969/70 in der Hauptevaluation die zwei verbliebenen Konkurrenten Corsair und Fiat (mit Milan und Jaguar als Ausweichtypen) geprüft. Mit Bundesratsbeschluss vom 15. Juli 1970 wurde der Typenentscheid ausgesetzt. Gleichzeitig wurden Alternativvorschläge zum beantragten Corsair verlangt, und zwar für die Flugzeugtypen

- Fiat
- Saab-105
- Skyhawk und allenfalls
- Milan

Durch internen Beschluss des EMD wurde auch der Hunter als zusätzliche Alternative in die Zusatzevaluation einbezogen.

Das Ergebnis war in Vor- und Nachteilen der einzelnen Flugzeugtypen auszudrücken und in Ranglisten zusammenzufassen. Es war wiederum das Resultat *aller* interessierten Stellen des EMD, d. h. nicht etwa die Auffassung der Gruppe für Rüstungsdienste oder des Projektoberleiters, zu ermitteln.

### Die 6 verschiedenen Flugzeugtypen

Flugzeugtyp	max. militärische Zuladung (CH-Version)	max. Fluggeschwindigkeit mit max. Zuladung auf 1000 m ü. M.
CORSAIR	4900 kg	910 km/h (M 0,76)
FIAT	2060 kg	1040 km/h (M 0,86)
HUNTER S	2065 kg	1050 km/h (M 0,87)
MILAN	2510 kg	1150 km/h (M 0,95)
SAAB – 105	2000 kg	870 km/h (M 0,72)
SKYHAWK	3420 kg	980 km/h (M 0,82)

Unter «maximaler militärischer Zuladung» ist die höchstmögliche Waffenzuladung zu verstehen, welche mit Rücksicht auf die in der CH-Version ausgenützten Aufhängepunkte mitgeführt werden kann. Bei einzelnen Typen könnte noch mehr angehängt werden, jedoch auf Kosten limitierter Startmöglichkeiten ab unsern Gebirgsflugplätzen bzw. eines beschränkten Aktionsradius.

In der Phase der Zusatzevaluation setzten sich wiederum die nachfolgenden Stellen des EMD mit der Beurteilung der 6 Flugzeugtypen auseinander:

- das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen
- die Untergruppe Planung der Gruppe für Generalstabsdienste
- die Gruppe für Rüstungsdienste und
- die Projektoberleitung als Koordinationsorgan.

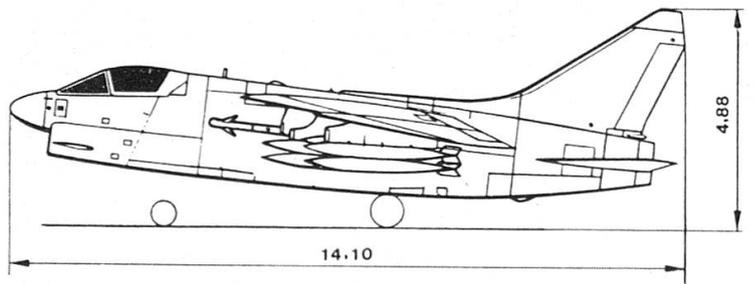
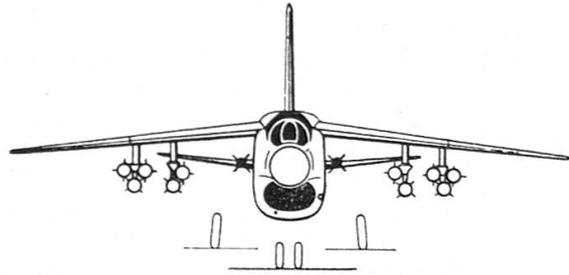
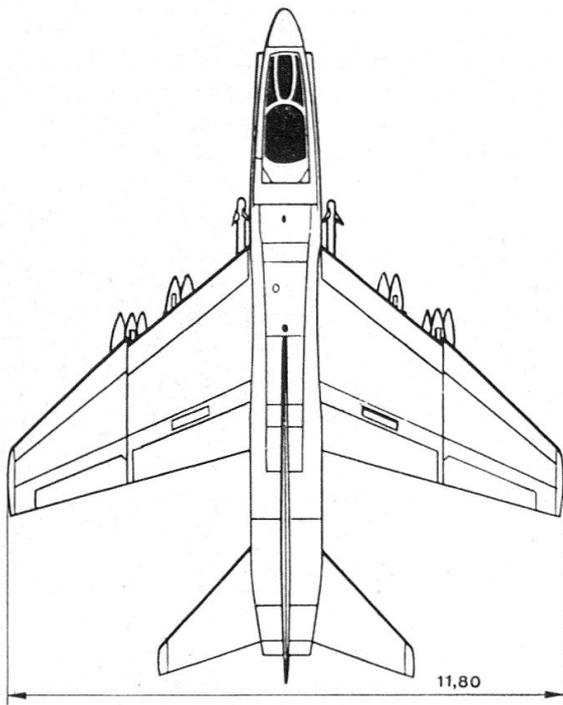
Das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen befasste sich mit

- den taktischen Leistungen des Einzelflugzeuges
- der Erfüllung des militärischen Pflichtenheftes
- den taktischen Leistungen der Flotte
- dem Betrieb und Unterhalt
- dem Munitionsbedarf, den Bauten, usw.

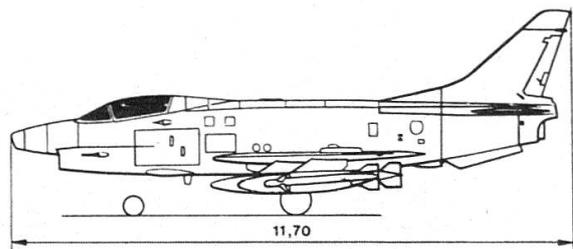
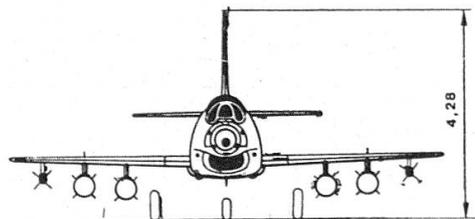
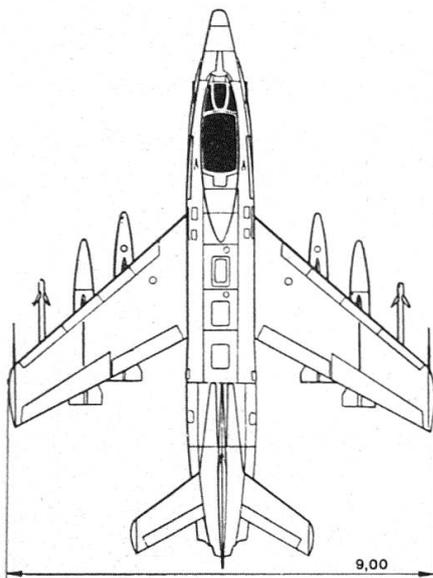
Die Untergruppe Planung der Gruppe für Generalstabsdienste würdigte die Ergebnisse im Lichte

- der Konzeption der militärischen Landesverteidigung vom 6. Juni 1966
- der Grobanforderungen an ein neues Kampfflugzeug
- wichtiger Pflichtenheftanforderungen
- der militärischen Risiken
- der Logistik
- der finanzplanerischen Gesichtspunkte.

# CORSAIR



# FIAT



Die *Gruppe für Rüstungsdienste* setzte sich mit folgenden Themen auseinander

- technische Reife
- Kosten
- Flottengrösse im finanziellen Planungsrahmen
- Termine
- Beschaffungsrisiko
- Beteiligung der Schweizer Flugzeugindustrie
- Beurteilung der Kostenwirksamkeit mit Hilfe des Modells «Integral».

### **Ablauf der Evaluation: ein schrittweiser Verfeinerungsprozess**

Die *technische Reife* stellt eine Beurteilung des Entwicklungsstandes jedes Flugzeugtyps im Zeitpunkt der Evaluation dar. Beurteilt werden Zelle, Triebwerk, Ausrüstung und Leistung als Waffensystem. Der Kauf von fertig entwickelten Flugzeugen wird zwar angestrebt, doch ist dies nie restlos möglich. Stets sind mehr oder weniger Entwicklungsarbeiten notwendig, bis die in unserem Rüstungsablauf vorgeschriebene *Beschaffungsreife* erreicht ist, d. h. bis die für eine Botschaft an das Parlament notwendigen Grundlagen für eine zuverlässige Schätzung der Kosten, Termine und Risiken vorliegen.

Zu Beginn der Evaluation werden Beschreibungen der Flugzeuge nach bestehenden Varianten oder nach Vorschlägen der Firma beschafft (*Basiskonfiguration*; Konfiguration = detaillierte Beschreibung des betreffenden Flugzeuges und seiner Ausrüstung). Dann werden die schweizerischen Sonderansprüche mit der Firma diskutiert und festgehalten (*Erstschnitt-Konfiguration*). Diese enthält mehrere Varianten und lässt die Wahl zwischen verschiedenen Ausrüstungen und technischen Lösungsmöglichkeiten offen.

Der nächste Schritt führt zur *Zweitschnitt-Konfiguration*: Art, Umfang und Zielsetzung der Entwicklungsarbeiten werden als Grundlage für den Entwicklungsvertrag festgelegt. Dabei wird den schweizerischen Sonderwünschen und deren Realisierungsmöglichkeiten besondere Sorgfalt geschenkt. In dieser Phase vermindert sich die Zahl der Varianten.

Mit zunehmender Reife des Entwicklungsobjektes wird die technische Lösung der Sonderansprüche immer klarer. Bedeutende Varianten in der Ausrüstung usw. sind nicht mehr vorhanden. Das Flugzeug und sein System wird in einer *Drittschnitt-Konfiguration* beschrieben. Dieses Dokument gilt als Basis für die Berechnung eines Produktions- und Botschaftspreises.

Dieser schrittweise Verfeinerungsprozess muss mit Aufwand an Zeit und Geld erkaufte werden. Die beiden Faktoren «Zeit» und «Geld» werden laufend untersucht und abgeschätzt. Diesem Aufwand steht als Gewinn eine bessere Abschätzbarkeit der Risiken gegenüber. Je näher die Drittschnitt-Konfiguration heranrückt, desto präziser werden die Voraussagen über den Zeitpunkt der Beschaffungsreife, die technischen Risiken, den Preis, usw.

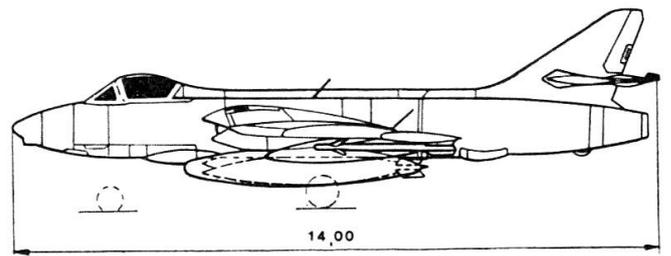
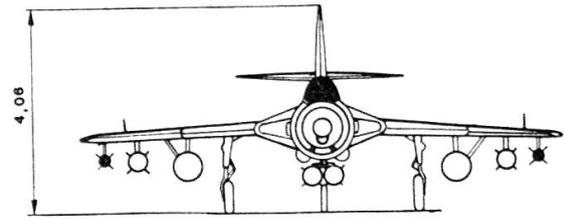
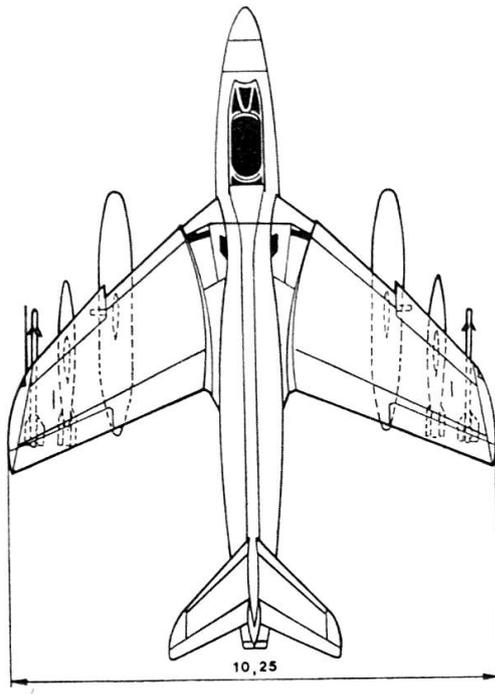
Dieser Prozess benötigt je nach Typ mehr oder weniger Zeit. Einflussnehmende Faktoren sind:

- die Reife der ausländischen Basiskonfiguration des betreffenden Typs
- der Umfang und die Komplexität der schweizerischen Sonderansprüche
- der Elan und das Können der Firmen, die hinter dem betreffenden Typ stehen
- die Lieferfristen für Prototypausrüstungen
- der Zeitbedarf für spezielle Erprobungsprogramme, usw.

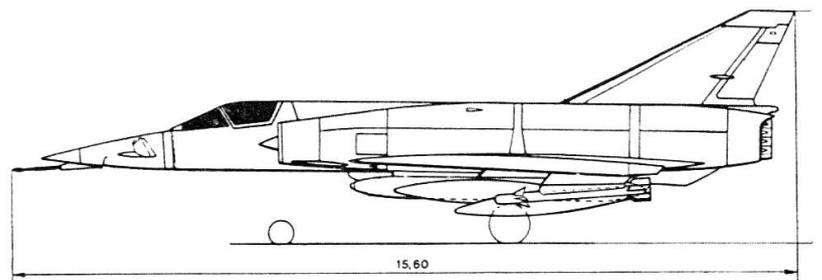
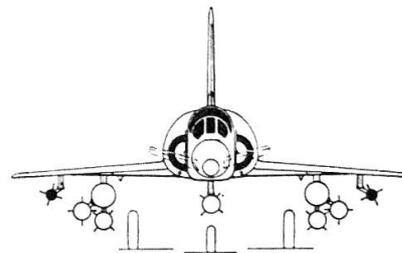
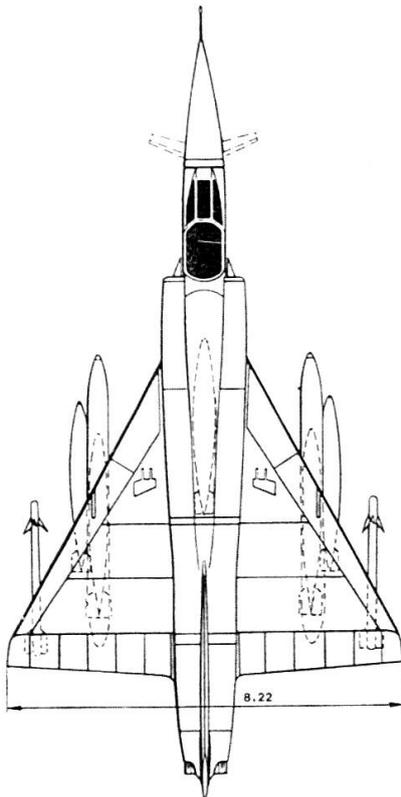
Die Art und Weise, wie die Konkurrenten in diesem Prozess arbeiten und Resultate erzielen, gibt uns Anhaltspunkte über mögliche spätere Entwicklungsprobleme und deren Lösung.

Die sechs neu zu prüfenden Flugzeugtypen befanden sich nicht alle im gleich weit fortgeschrittenen Stand der Verfeinerung. Es lagen gleichzeitig Erst-, Zweit- und Drittschnitt-Konfigurationen vor. Um zu einer klaren Evaluationsbasis zu kommen, musste bei Flugzeugen, für die noch keine Drittschnitt-Konfiguration vorlag, stellvertretend eine *Evaluations-Konfiguration* festgelegt werden, ohne dass vorher entsprechende Entwicklung durchgeführt werden konnten. Dabei wurde versucht, spätere Realisierungsprobleme vorzusehen und belastende Risiken zu vermeiden. Daraus ergab sich eine entsprechend geringere Zuverlässigkeit der technischen und taktischen Bewertung. Es wurde dann allerdings andernorts versucht, diese Mängel durch angemessene Zuschläge für Risiko und Unvorhergesehenes zu korrigieren.

# HUNTER - S



# MILAN



### **Finanzielle Aspekte**

Unter *Beschaffungskosten* versteht man den Preis für das Flugzeug, Ersatzmaterial, Bodenmaterial, die Ausbildung, Nebenkosten und Munition. Mit der Beschaffung verbundene Baukosten werden wie üblich mit separaten Botschaften angefordert.

Weil die Firmenangaben vertraglich nicht gesichert sind und auch mit internen Schätzungen gearbeitet wurde, mussten Kosten für Risiko und Unvorhergesehenes einkalkuliert werden. Dadurch ergab sich unter anderem eine gewisse Schwankung in der Berechnung der Flottengrösse.

Die heute vorliegenden Kostenberechnungen kommen damit Budgetangaben gleich und legen Grössenordnungen fest; es sind bestmögliche Schätzungen, die auf dem neuesten Informationsstand beruhen. Sie haben ferner nur Gültigkeit für den Fall, dass die weitere Abwicklung des Geschäftes auf einen einzigen, nunmehr zu wählenden Typ beschränkt werde. Der sogenannte *Planungsrahmenkredit* von 1,3 Milliarden Franken hat die Bedeutung einer Vergleichsgrösse im Beststellungszeitpunkt der Flugzeuge.

Die Kosteninformationen der Herstellerfirmen mussten deshalb auf den Zeitpunkt der möglichen Botschaftsverabschiedung gebracht werden, indem die mutmassliche *Teuerung* angemessen berücksichtigt wurde. Hierbei ergaben sich beachtenswerte Unterschiede zwischen europäischen und amerikanischen Flugzeugen. Ein amerikanisches Flugzeug würde bei der amerikanischen Regierung gekauft, die als Generalunternehmerin auftreten würde. Die Offerten der amerikanischen Regierung schliessen nach dortigem Brauch die Teuerung bis zur Ablieferung ein. Vom Parlament müsste demnach in der Beschaffungsbotschaft ein den Planungsrahmen übersteigender — aber die Teuerung voll einschliessender — Kredit angefordert werden. In den Offerten der europäischen Firmen ist die mutmassliche Teuerung bis zur Ablieferung nicht inbegriffen. In einzelnen Fällen wird eine obere Grenze der Teuerung garantiert. Die nach der Botschaftsverabschiedung auflaufende Teuerung müsste vom Parlament mit separater Botschaft angefordert werden.

### **Zur Kostenwirksamkeit**

Welche mit einer festgesetzten Summe zu beschaffende Flugzeugflotte erbringt uns den grössten, der militärischen Aufgabenstellung entsprechenden Nutzen?

Mit den Methoden der Systemanalyse (operations research) wurde diese Frage für die 6 Typen untersucht. Damit wurde neben der herkömmlichen Bewertung durch die militärischen Instanzen ein zusätzlicher, aussagekräftiger Vergleich der verschiedenen Typen erarbeitet.

### **Aus dem Bericht des Projektoberleiters**

Dem Projektoberleiter oblag die Planung, Koordination, Überprüfung und Überwachung aller Evaluationsarbeiten, die bei den vorstehend genannten Stellen geleistet wurden. Aus seinem zusammenfassenden Bericht «Gesamtbeurteilung und Antrag» seien auszugsweise folgende Punkte erläutert:

Für alle 6 zu prüfenden Typen wurden ab August 1970 *neue Informationen* eingeholt, ohne dass die Konkurrenten dafür entschädigt worden wären.

Auf Grund der von den zuständigen Instanzen erarbeiteten Resultate wurden alle Flugzeuge *in den einzelnen Kriterien rangmässig geordnet* und kurz qualifiziert.

In einem *ersten Syntheseschritt* wurden die — naturgemäss zum Teil gegenläufigen — Kriterien zu drei Gruppen zusammengezogen, nämlich «Planungsrahmen», «militärische Eignung», «Beschaffungsaspekte».

Vorselektionierend wirkte der Planungsrahmen mit den Kriterien:

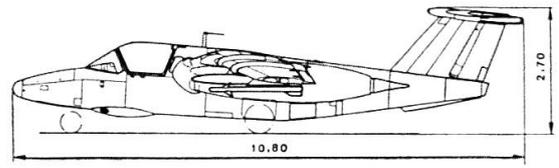
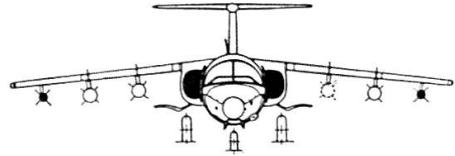
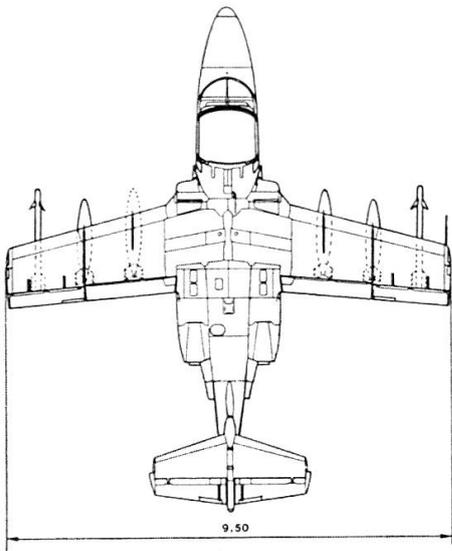
- Anzahl der für den Planungsrahmenkredit beschaffbaren Flugzeuge (1,3 Milliarden Franken, minimal 60 Flugzeuge).
- Ablieferungsjahre der Serie (alle Flugzeuge spätestens 1976 abgeliefert).

Es wurde für jeden Flugzeugtyp festgestellt, ob er den Planungsrahmen erfülle oder nicht.

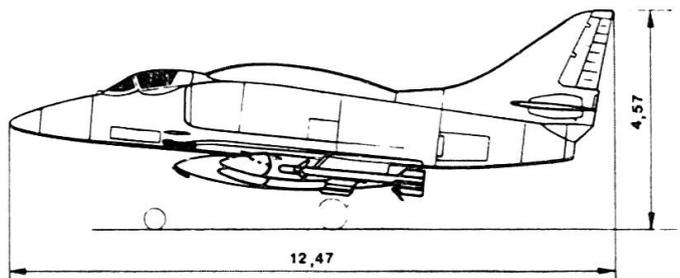
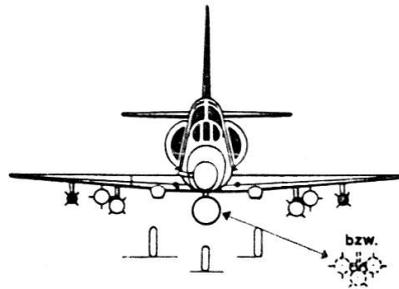
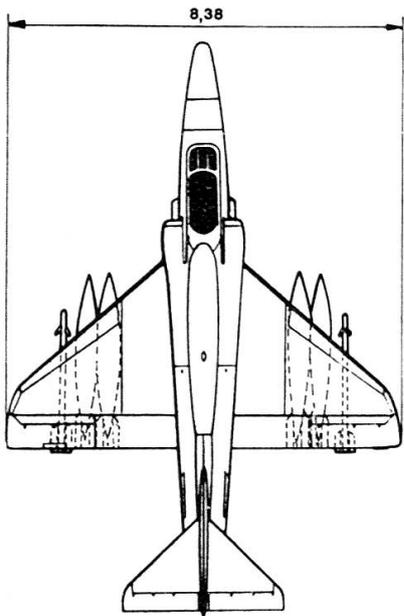
Dabei wurde von zwei Hypothesen ausgegangen:

- a) Typenwahl durch den Bundesrat auf Grund der eben durchgeführten Zusatzevaluation bis Mitte 1971.

S A A B - 105



SKYHAWK



b) Typenwahl nach einer weiteren Zusatzevaluation erst ca. Mitte 1972, was entsprechende Nachteile nach sich ziehen würde.

In bezug auf die Bedeutung des Planungsrahmens kann noch beigefügt werden:

Der Ablieferungszeitpunkt hat eine grosse Bedeutung wegen der bereits begonnenen Liquidation der Venom-Flotte sowie aus Gründen der Rüstungsplanung, denn bekanntlich harren neben dem Kampfflugzeug auch andere wichtige Vorhaben der Verwirklichung.

Mit der Forderung nach mindestens 60 Flugzeugen wird ein möglichst rationeller Friedensbetrieb angestrebt. Diese Zahl ging aus den Erfahrungen unserer Flugwaffe mit den Mirage III S/RS-Flugzeugen hervor. Sie ist damit ein wichtiges, aber nicht sehr scharf begrenzbares Kriterium. Für den Kriegseinsatz massgebend ist weniger die Zahl der Einzelflugzeuge, als diejenige der gleichzeitig einsetzbaren taktischen Verbände. Die Verbandsgrösse richtet sich dabei nach der Leistungsfähigkeit des Einzelflugzeuges.

In einem *zweiten Syntheseschritt* wurden nunmehr noch die militärische Eignung und die Beschaffungsaspekte gegeneinander abgewogen. Dabei wurden folgende grundsätzliche Überlegungen angestellt:

Die *militärische Eignung* muss dominant bleiben, denn die Rüstung dient ausschliesslich der Stärkung der militärischen Landesverteidigung.

Die *Beschaffungsaspekte* haben zwar eine wichtige, aber dennoch nur vorübergehende, d. h. auf die Beschaffungsphase beschränkte, Bedeutung.

Die Beurteilung der Beschaffungsaspekte ermöglicht deshalb lediglich, einerseits beschaffungsuntaugliche Projekte auszuschliessen oder unreife zurückzustellen, andererseits militärisch einigermassen gleichwertige Projekte gegeneinander fein zu rangieren.

Auf Grund dieser Abwägung der drei Gruppen von Kriterien wurden die Flugzeuge in eine *Gesamtrangliste* eingeordnet.

#### *Schlussfolgerungen*

Die Prüfung der Alternativtypen zum Corsair hat 3 Flugzeuggruppen aufgezeigt, nämlich:

eine Spitzengruppe	eine Mittelgruppe	eine Schlussgruppe
1. Corsair	3. Milan	5. Saab-105
2. Skyhawk	4. Fiat	6. Hunter S

Die Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen sind jeweils recht erheblich; auch der Abstand zwischen den beiden Flugzeugen in der Spitzengruppe ist nach wie vor sehr deutlich.

#### *Weiteres Vorgehen*

Der Grad der Erfüllbarkeit des Planungsrahmens (Stückzahl und Ablieferungsjahre), die Beschaffungsrisiken und andere Faktoren hängen in gewissem Masse vom weiteren Vorgehen ab. Namentlich die möglichen Ablieferungstermine werden davon direkt und stark beeinflusst.

Für das weitere Vorgehen bestehen verschiedene Möglichkeiten und Kombinationen. Diese wurden untersucht. Es sind allerdings nur sehr wenige sinnvoll, unter anderem wegen der erwähnten Notwendigkeit der Finanzierung anderer Rüstungsvorhaben, was ein *rasches Vorgehen* verlangt, aber auch wegen der bereits begonnenen Auflösung von aktiven Kampfverbänden der Flugwaffe.

#### *Qualität der Resultate — Abweichungen gegenüber früher*

Die Qualität der Informationen und Resultate bezüglich Tiefe und Verbindlichkeit kommt nur zum Teil an diejenige der Hauptevaluation für Corsair / Fiat in den Jahren 1969 / 70 heran, insbesondere wegen der Vielzahl der Typen und der zur Verfügung gestandenen kurzen Zeitperiode, welche der Zusatzevaluation mehr den Charakter einer neuerlichen Vorevaluation verliehen haben. Sie reicht jedoch für einen verlässlichen *Quervergleich* der Typen gut aus. Noch weitergehende Abklärungen, wie sie vorgängig der Unterbreitung einer Beschaffungsvorlage nötig sein werden, konnten nicht Gegenstand der Zusatzevaluation sein.

Direkte Vergleiche zwischen der Vor-, Haupt- und Zusatzevaluation sind nicht möglich, weil nicht durchwegs die gleichen Maßstäbe und Kostenaufschlüsselungen angewendet und nicht immer genau gleich definierte Flugzeuge bewertet worden sind.

## Wichtigste Abweichungen

### *Alle Typen*

Die Teuerung wurde, wie wir es bereits auf Seite 443 darlegten, bei den europäischen wie bei den amerikanischen Flugzeugen gleichwertig berücksichtigt.

Innere Reserven wurden nach Massgabe der zugenommenen Kenntnisse abgebaut.

Schliesslich wurden der Ersatz- und Bodenmaterialbedarf neu überprüft und dafür im allgemeinen geringere Kreditanteile in Rechnung gestellt als früher.

### *Corsair / Fiat*

Hier ergeben sich nunmehr höhere Stückzahlen, die jedoch nur scheinbar auf Preisreduktionen beruhen. Der Grundpreis ist tatsächlich auch für diese Flugzeuge ständig gestiegen. Für die höheren Stückzahlen sind folgende Faktoren massgebend: Teilweiser Verzicht auf wünschbare Änderungen sowie insbesondere die für alle Typen geltenden neuen Berechnungsgrundlagen (Teuerung, innere Reserven, Ersatz- und Bodenmaterialanteile).

### *Milan*

Die technische Reife des Milan ist seit der Vor- und Hauptevaluation stark gefördert worden, nachdem das Herstellerwerk in den vergangenen Jahren auf seine Rechnung weitgehende Entwicklungsarbeiten geleistet und Anstrengungen unternommen hat.

### *Skyhawk*

Die früheren Versionen A-4E und F hatten ungenügende Flugleistungen, um von unseren Gebirgsflugplätzen starten zu können sowie weitere Nachteile. Die heutige CH-Version A-4S, basierend auf den in den USA neuerdings gebauten stärkeren und modernisierten Versionen des Skyhawk, konnte die seinerzeitigen Hindernisse überwinden.

### *Künftige Angaben für eine Beschaffungsvorlage*

Die vorhandenen Unterlagen würden heute noch bei keinem der 6 Typen zur Stützung einer Beschaffungsbotschaft ausreichen. Weitere, möglichst zielgerichtete Arbeiten sind dafür erst noch erforderlich.

Wird die Beschaffungsreife für den gewählten Typ erst einmal erreicht sein, so sind neuerlich gewisse Abweichungen gegenüber den heute vorliegenden Evaluationsresultaten, so etwa bezüglich der Anzahl Flugzeuge und den Ablieferungsterminen, zu erwarten, als Folgen der dannzumal besseren Erkenntnisse, der auf der Basis des gewählten Typs erst noch zu treffenden Detailentscheide sowie des nunmehr einzuschlagenden weiteren Vorgehensweges.

## Stellungnahmen zu einigen in der öffentlichen Diskussion häufig auftauchenden Fragen und Ansichten

1. Die Öffentlichkeit interessiert sich besonders für die Frage, weshalb sich gegenüber der Hauptevaluation jetzt höhere Stückzahlen für den Corsair ergeben. Dafür sind drei Gründe verantwortlich, die im folgenden in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit genannt werden:
  - a) In den früheren Berechnungen war die *Teuerung* bis zur Ablieferung der Corsair-Flotte *inbegriffen*; jetzt ist sie es nur noch bis zum Zeitpunkt der Botschaftsverabschiedung, so dass jetzt alle Konkurrenten gleichmässig behandelt werden.
  - b) Die erforderlichen *Ersatz- und Bodenmaterialanteile* wurden für alle Flugzeugtypen neu errechnet. Aus diesem Grunde ergeben sich für beide schon in der Hauptevaluation geprüften Flugzeuge höhere Stückzahlen. (Noch immer betragen jedoch die reinen Flugzeugkosten lediglich etwas mehr als die Hälfte der Gesamtkosten.)
  - c) Schliesslich wurde beim Corsair auf wünschbare *Änderungen verzichtet*, z. B. auf eine Modifikation des Bordradars.
2. In der öffentlichen Diskussion ist oft von «teuren» oder «billigen» Flugzeugen **die** Rede. In dieser Form ist die Frage nach dem Preis falsch gestellt. Die auszugebende Summe steht seit Jahren als Grössenordnung fest. Die Typenwahl hat auf die Endkosten keinen wesentlichen

*Einfluss. Massgebend ist, welchen unseren Zielen am besten dienenden militärischen Gegenwert wir für unser Geld erhalten.* Die Evaluation fusst auf der Konzeption der militärischen Landesverteidigung vom 6. Juni 1966 und den daraus hervorgehenden Anforderungen an ein neues Kampfflugzeug. Dieses soll in der Lage sein, von starker, moderner Flab verteidigte Erdziele anzugreifen und sich selber zu schützen. Das Ergebnis der Evaluation zeigt, dass uns eine kleinere Zahl leistungsstarker Flugzeuge mehr nützt als eine grössere Zahl leistungsschwacher Solange die einem neuen Kampfflugzeug gestellten Aufgaben gleich bleiben, werden weitere Evaluationen im Prinzip immer dieses gleiche Resultat erbringen.

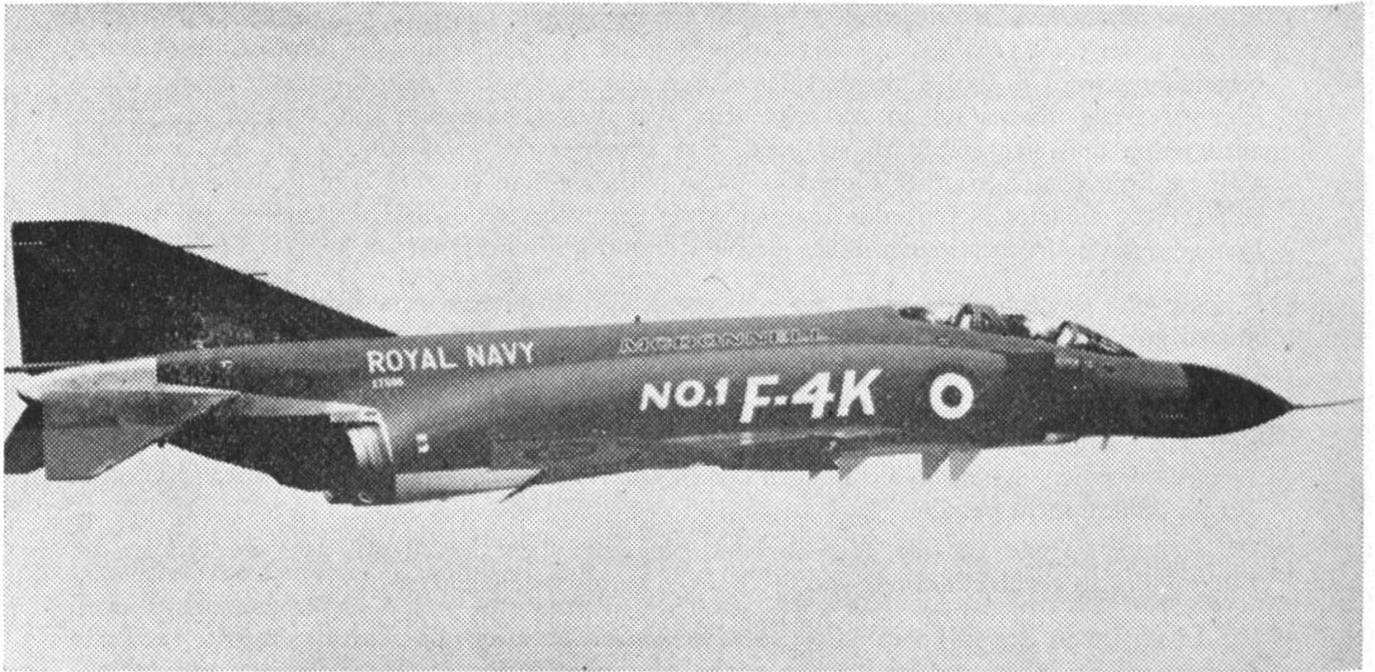
3. Warum gibt es nach Auffassung der schweizerischen Instanzen stets eine kleinere Zahl von Flugzeugen als nach Auffassung der Lieferfirmen?

Die *Dotation mit Ersatzteilen* ist nicht nur für die Kriegsbereitschaft wesentlich; im Falle von Auslandkäufen entscheidet sie auch über den Grad der Unabhängigkeit von ausländischen Firmen und Staaten. Aus einleuchtenden Gründen liegen unseren Berechnungen höhere Ersatzteilmengen zugrunde als den Berechnungen der Firmen, denn unsere und ihre Interessen gehen in diesem Punkte nicht parallel.

Ein weiterer Grund für die abweichenden Flugzeugzahlen liegt darin, dass die Firmen die Teuerung nicht gleich berechnen und die Risiken geringer einschätzen.

4. Die Lieferfirmen unternehmen aufwendige Propagandaaktionen, um ihre Erzeugnisse ins beste Licht zu rücken. Naturgemäss bringen solche Aktivitäten einseitige Darstellungen und Zahlen; dazu kommen Informationen unklarer Herkunft. Wir möchten dazu festhalten, dass ein Vergleich der verschiedenen Waffensysteme nur von möglichst gleichen Voraussetzungen aus sinnvoll durchführbar ist. Diese Arbeiten können uns die Lieferanten nicht abnehmen. Es ist zu hoffen, dass der kritisch-wachsame Geist, der in der öffentlichen Diskussion waltet, sich auch den kommerziellen Sonderinteressen gegenüber bewähren wird.
5. Die Teuerung ist ein wesentlicher Faktor. Je länger wir brauchen, um einen Entscheid zustande zu bringen, desto weniger können wir für den festgesetzten Planungsrahmenkredit kaufen. Andererseits wird auch nicht beachtet, dass die Endkosten eines jeden Typs wegen der Teuerung über der Summe von 1,3 Milliarden Franken liegen werden.
6. Die Rolle des Computers in der Evaluation wird oft überschätzt. Wie aus der Orientierung über die Zusatzevaluation 1970/71 hervorgeht, ist das Resultat nicht, wie etwa behauptet wird, «im Computer gemacht» worden.
7. Jede Flugzeugbeschaffung schliesst Entwicklungen ein. Den Kauf ab Stange wie in einem Modehaus gibt es nicht. Eine Flugzeugbeschaffung ist eher dem Kauf eines Massanzuges vergleichbar. Die Lieferanten produzieren ein Flugzeug nicht auf Vorrat und bieten es nicht in einigen wenigen standartisierten Varianten an, wie das z. B. bei Autos der Fall ist. Fabriziert wird in jedem Fall nur auf Bestellung und nach den Wünschen des Kunden. Diese Wünsche richten sich bei uns nach dem militärischen Pflichtenheft und den Voraussetzungen der bereits vorhandenen Infrastruktur. Die Problematik einer Evaluation erschöpft sich also nicht mit der Wahl zwischen einigen fixfertig vorliegenden Typen.

*Projektoberleitung Kampfflugzeug  
Gruppe für Rüstungsdienste*



Phantom F-4 K der britischen Marineluftstreitkräfte.  
Der Phantom ist eine der wirkungsvollsten Hochleistungswaffen des Westens.  
(Photo Comet)



Mirage III S-Patrouille über unseren Alpen. Dieses Flugzeug — dessen Eignung im Sechstagekrieg erwiesen wurde — bleibt auf Jahre hinaus für seine Aufgaben, besonders die Jagd, hervorragend geeignet.  
(Photo Comet)