

o.88

# PRESSE, LEGGE — REFLETS DE LA PRESSE RIFLESSI DELLA STAMPA REFLEX DA LA PRESSA

1022 4.10.88

## Die F/A-18 von McDonnell Douglas

Lz. Die F/A-18 der Firma *McDonnell Douglas*, die im Ausscheidungsverfahren den Sieg über die F-16 von General Dynamics davongeträgen hat, geht auf einen Entwurf von Northrop zurück, die YF-17. Im Lauf der weiteren Entwicklung entstand im Zusammenwirken zwischen McDonnell Douglas und Northrop die F/A-18, die anfänglich auf die Bedürfnisse der Navy zugeschnitten war. Der Erstflug dieser Maschine erfolgte im Jahre 1978. Im Gegensatz zur F-16 verfügt die F/A-18 Hornet über zwei General-Electric-Triebwerke vom Typ F404-GE-400 EPE. Das Leergewicht des Apparats beträgt 11 100, das maximale Startgewicht 23 500 Kilo-

gramm. Die Maximalgeschwindigkeit auf Meereshöhe wird mit 1260 Kilometern pro Stunde, die maximal erreichbare Machzahl mit über 1,7 Mach angegeben. Als Bewaffnung ist eine 20-mm-Gatling-Kanone eingebaut. Zudem können zwei Infrarot- und zwei Radarlenkwaffen oder vier Radarlenkwaffen mitgeführt werden. Gesamthaft sind neun Aufhängevorrichtungen für Waffen, Treibstofftanks, zusätzliche Navigations- und Feuerleitsysteme und Behälter mit Einrichtungen für elektronische Kriegsführung vorhanden. Bestellungen für die F/A-18 sind eingegangen von Australien (75), Kanada (138), Kuwait (40), Spanien (72) und den USA (581).

### Verteiler

- DC	- RA	- Cm/Ku	- OFK	- GGST	- FAK 1
- E	- AA	- If	- OA	- GA	- FAK 2
- L	- AL	- Mi	- L + T	- GRD	- Geb AK 3
- OP	- FA	- Si	- TID	- KFLF	- FAK 4
- RZ	- Str		- Dok D B' Vers	- ZGV	- Bundeskanzlei
			- Sekr Mil Kom		- Uebersetzungs-
			- EFK		dienst
			- Kdt Gst Kurse		- EVED

# Ein Schlüsselement der Luftverteidigung

## Zum Entscheid für die Wahl der amerikanischen F/A-18

Das amerikanische Kampfflugzeug F/A-18 soll die Mirage III S in ihrer Rolle als *Absangjäger* um die Mitte der neunziger Jahre ablösen. Der am Montag präsentierte Entscheid der Landesregierung ist das Resultat einer mit grosser Sorgfalt und hohem Sachverstand abgewickelten Typenevaluation. In der letzten Phase des Ausscheidungsverfahrens ist die ebenfalls amerikanische *F-16 auf der Strecke geblieben*, auch sie ein ausgereiftes, qualitativ überzeugendes Produkt. Diese Maschine erfüllt jedoch einige für die Schweiz wichtige Anforderungskriterien weniger gut als das Konkurrenzmodell F/A-18. So fehlt in der Ausstattung der F-16 beispielsweise ein digitales Kartenbild-Darstellungsgerät, das von Piloten einhellig als Notwendigkeit beurteilt wird. Zudem sind die Entwicklungen zur Integration der Sparrow-Luft-Luft-Lenkwaffe noch im Gang. Eine Wahl der F-16 hätte nicht zuletzt auch in dieser Beziehung dem in der Rüstungspolitik enthaltenen Grundsatz der Trennung zwischen Entwicklung und Beschaffung widersprochen.

Gesamthaft gesehen verfügt die F/A-18 mit Blick auf Kampfwertsteigerungsprogramme über das grössere Entwicklungspotential, was angesichts der hierzulande üblichen langen Nutzungsdauer von erstranger Bedeutung ist. Auch im logistischen Bereich sind die Evaluationsergebnisse günstig: Der *Flugbetrieb* ist durch Milizpersonal einfacher zu bewerkstelligen, als dies heute der Fall ist. Hingegen sieht sich der *Fachstellenunterhalt* vor neue Ansprüche gestellt. Die professionelle Organisation des Bundesamtes für Militärflugplätze dürfte diesen Ansprüchen aber aller Voraussicht nach vollumfänglich gerecht werden. Im Bereich der Bauten werden Anpassungen und Neukonstruktionen von *Kavernen und Unterständen* unumgänglich sein. Für rund 3 Milliarden Franken können auf Grund der heute vorliegenden Berechnungsunterlagen 34 neue Kampfflugzeuge beschafft werden, was mit Sicherheit noch Anlass zu kritischen Fragen geben dürfte. Die Kosten-Wert-Analyse ist – trotz höherem Preis – zugunsten der F/A-18 ausgefallen.

Zu bedenken bleibt, dass die Wahrung der *Lufthoheit* heute nur unter Einsatz von modernsten *Hochleistungsflugzeugen* möglich ist. Dabei ist davon auszugehen, dass ein potentieller Aggressor versuchen wird, bei jeder Witterung, bei Tag und Nacht, im Tiefstflug und unter Verwendung elektronischer Störmittel in unseren Luftraum einzudringen. Absangjäger müssen ihren Auftrag auch dann erfüllen können, wenn unsere Frühwarnsysteme nur noch beschränkt oder schlimmstensfalls überhaupt nicht mehr funktionieren. In einem solchen Klima ist die Mirage III S kein taugliches Luftverteidigungsinstrument mehr. Hinge-

gen ist die F/A-18 dank ihrem *hochmodernen Radar* in der Lage, selbständig Ziele auf weite Distanz hin zu erfassen, zu identifizieren und gegebenenfalls zu bekämpfen. Das fordert seinen Preis. Dank seiner *«look-down/shoot-down»-Kapazität* kann dieser Hochtechnologie-Apparat auch gegen *bodennahe Ziele* zum Einsatz gebracht werden. Die Wahrung der Lufthoheit ist nicht so sehr eine Frage der Quantität als vielmehr eine solche der Qualität. *Bedrohungsanalysen* haben ergeben, dass auch weiterhin der *Bedarf nach 80 Absangjägern* besteht. Noch vor der Jahrtausendwende wird die Flugzeugdebatte nochmals geführt werden müssen. Die beschafften 34 Maschinen sind also nur ein erster Schritt im Ausbau der fliegenden Komponente der schweizerischen Luftverteidigung. Die dafür notwendigen 3 Milliarden Franken sind Teil des im Ausbauschritt 1988–91 vorgesehenen Finanzrahmens in der Höhe von etwa 10 Milliarden Franken zur Realisierung aller für diesen Zeitraum geplanten Armeeprojekte.

In letzter Zeit ist vermehrt das Problem der künftigen *Bewaffnung* des neuen Kampfflugzeuges diskutiert worden. Luftkriegsmittel sind *komplexe Waffensysteme*, in denen ein optimales Verhältnis zwischen Mensch, Waffenträger und Bewaffnung bestehen muss, soll das Duell erfolgreich geführt werden können. In dieser Hinsicht ist die F/A-18 unter anderem auch dank ihrer Cockpitauslegung vorbildlich und wegweisend. Wenn das Flugzeug in Zukunft mit der *aktiven Radarlenkwaffe Amraam* (Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile) ausgerüstet sein wird, kann es die ihm zugesetzte Rolle vollumfänglich spielen. Dieses momentan noch nicht beschaffungsreife Missil ist auch der Schweiz für die neunziger Jahre zugesichert worden. Diese Waffe eröffnet neue Luftkampfdimensionen, erlaubt sie doch dem Piloten, sich nach der Lancierung neuen Zielen zuzuwenden. Dafür ist nicht – wie gelegentlich suggeriert wird – ein Nachtragskredit nötig, sondern die Beschaffung wird in einem ganz normalen, *ordentlichen Rüstungsprogramm* beantragt werden. Im Augenblick besteht von amerikanischer Seite die Zusage, dass die Schweiz in der Zwischenzeit die neueste Version der *halbaktiven Radarlenkwaffe Sparrow AIM-7M* erhält. Bei dieser Waffe handelt es sich nicht etwa um eine Verlegenheitslösung, sondern um die beste derzeit erhältliche Lenkwaffe.

N 22 4.10.88

1022 4.10.88

Zur Diskussion gestellt wurde im übrigen auch die Frage des Einsatzes der schweizerischen Luftkriegsmittel im allgemeinen. Es ist richtig, dass das *absehbare Ausscheiden des Hunters* eine Lücke entstehen lässt, über deren Schliessung im Moment noch nicht völlige Klarheit herrscht. Abzuklären bleibt insbesondere, ob die *direkte Unterstützung* des Abwehrkampfes zu Lande künftig durch die Flugwaffe oder durch weitreichende Artillerie wahrgenommen werden soll. Diese Frage soll in einem der nächsten Ausbauschritte beantwortet werden. Sie steht nicht im Zusammenhang mit der Konzeption der Luftverteidigung. Auf Grund der Vorgaben im Ausbauschritt 1988-91 war es richtig, den Entscheid für die Beschaffung des neuen Kampfflugzeuges nicht vom Problem der Bekämpfung von Erdzielen abhängig zu machen. Die Priorität liegt gegenwärtig eindeutig auf der Luftverteidigungsseite. Dazu sind auch Projekte wie die Beschaffung der *Flablenkwaffe Stinger* – für deren Führung im Einsatz beiläufig bemerkt das *Funkgerät SE-225* eine unabdingbare Voraussetzung bildet – und die Kampfwertsteigerung von 35-mm-Flabgeschützen zu zählen.

Ein wichtiger Faktor ist im übrigen die Frage der *Beteiligung der schweizerischen Industrie*. Eine Lizenzfabrikation kann schon aus Gründen der kleinen Stückzahl kaum in Frage kommen. Hingegen besteht von Seiten des Produzenten die Bereitschaft, seinen Anteil zu 100 Prozent wirtschaftlich auszugleichen. Die mit *McDonnell Douglas* in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen sind vielversprechend. In Anbetracht der hohen Kosten des Vorhabens dürfte es angezeigt sein, den Rahmen für Beteiligungsgeschäfte möglichst weit zu ziehen.

Die Ergänzung unserer Luftverteidigung durch ein modernes Hochleistungs-Waffensystem ist von *sicherheitspolitischer Bedeutung*, trägt sie doch der Strategie der *Kriegsverhinderung durch Verteidigungsbereitschaft* Rechnung. Mit diesem Luft-

kriegsmittel kann die *Handlungsfreiheit* im Krisen- oder Neutralitätsschutzfall auch unter ungünstigen Bedingungen gewahrt werden. Seit der *Mirage-Affäre* von 1964 sind Flugzeugbeschaffungen Rüstungsgeschäfte, die *Emotionen wachrufen*. Schon in der Evaluationsphase waren gelegentliche Störmanöver unter anderem von Kreisen mit handfesten wirtschaftlichen Interessen zu verzeichnen. Es ist damit zu rechnen, dass auch nach dem getroffenen Entscheid die Stimmen nicht verstummen werden, die gerne ein anderes oder gar kein Flugzeug gesehen hätten. Es ist indessen anzunehmen, dass mit Blick auf die Formulierung der Rüstungsbotschaft 1990 die Arbeiten mit derselben Zielstrebigkeit und Professionalität weitergetrieben werden, wie sie bis jetzt zu beobachten waren.

NZZ 4. 10. 88

## Typenwahl des neuen Kampfflugzeuges Bundesrat befürwortet F/A-18

Der Bundesrat hat am Montag zur Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges einen wichtigen Zwischenentscheid getroffen: Es sollen 34 Flugzeuge vom Typ F/A-18 Hornet beschafft werden, wofür ein oberer Kreditplafond von 3 Milliarden Franken festgelegt wurde. Dem Parlament wird die Beschaffungsbotschaft für 1990 in Aussicht gestellt.

U. M. Bern, 3. Oktober

In der Evaluation zwischen den beiden amerikanischen Flugzeugen F-16 und F/A-18 ob-siegte der zwar teurere F/A-18 Hornet von McDonell Douglas. Ausschlaggebend für den Typenentscheid, wie er vom EMD-Chef, Bundesrat Koller, getroffen und am Montag vom Bundesrat sanktioniert wurde, war, dass die F/A-18 in der auf schweizerische Einsatzverhältnisse ausgerichteten Kosten-Wert-Rechnung um rund einen Drittel besser abschneidet als der F-16. Für die F/A-18, so erklärte Bundesrat Koller vor der Presse, würden vor allem ihr ausgezeichneter Bordradar, die grosse Flugsicherheit, hervorragende Situations- und Kampfübersicht sowie ein grosses Kampfwertsteigerungspotential sprechen. Zur Wahrung der Lufthoheit und zur Verteidigung unseres Luftraumes erweise sich dieses Kampfflugzeug als das bestgeeignete Waffensystem.

### Beschaffungskosten von 3 Milliarden Franken

Die Beschaffung von 34 F/A-18 wird die Ablösung von ursprünglich 36, heute noch 30 Mirages III-S in ihrer Interzeptorenrolle ermöglichen. Geplant ist die Bildung von *drei Staffeln zu acht Flugzeugen*, womit Reserven von zehn Flugzeugen für die übliche lange Einsatzdauer inbegriffen sind. Nach den Worten von Bundesrat Koller werde man sich strikter an den finanziellen Plafond von *3 Milliarden als Obergrenze* zu halten haben. Diese Vorgabe basiert auf einem Dollarkurs von Fr. 1.60 und einem Preisstand per Oktober 1990. Diese Summe ist niedriger als der Beschaffungskredit für den Leopard-Panzer. Damit – so Bundesrat Koller – dürfte unterstrichen sein, dass hier kein «unsere Möglichkeiten übersteigendes Grossmachtvorhaben» verwirklicht werde. Im Systempreis ist die F/A-18 in der Grössenordnung von 15 Prozent teurer; sie benötigt anderseits aber weniger risikobehaftete «Helvetisierungen» als die F-16. Die Betriebskosten würden unter denjenigen der Mirages liegen, welche pro Flugstunde mit 9000 bis 10 000 Franken angegeben werden. Die Anpassung der Fliegerkavernen und Flugzeugunterstände sowie Betrieb, Unterhalt und Ausbildung dürften bei 6 bis 9 Prozent der Systemkosten der Flugzeugbeschaffung liegen.

### Moderne Lenkwaffen

Die Evaluation beider Flugzeugtypen erfolgte mit den modernsten gegenwärtig verfügbaren Waffen, den Sparrow AIM-7M-Radar-Luft-Luft-Lenkwaffen. Noch am Montag erhielt Bundesrat Koller vom US-Verteidigungsminister Carlucci die Zusicherung, dass später, das heisst frühestens in den neunziger Jahren, die Schweiz von den USA auch die selbstzielsuchende, bisher aber noch operationell nicht einsatzfähige Amraam-Lenkwaffe erhalten kann.

Noch keine Entscheide wurden zu einer allfälligen Lizenzfabrikation getroffen. Die Lieferfirma McDonell Douglas hat sich aber verpflichtet, ihren Anteil mit oder ohne Lizenzfabrikation zu 100 Prozent bei Schweizer Firmen wirtschaftlich auszugleichen. Der Typenentscheid erlaubt der Projektorganisation, die Detailspezifikationen technisch und kommerziell weiter voranzutreiben, und zwar so, dass die Flugzeugbeschaffung mit dem Rüstungsprogramm 1990 dem Parlament zur Genehmigung unterbreitet werden kann. Der Beschaffungskredit ist in der langfristigen Finanzplanung berücksichtigt. Eine erste Staffel F/A-18 sollte Ende 1994 einsatzbereit sein.

### Endgültiger Entscheid

Bundesrat Koller betonte am Montag wiederholt, wie gründlich die Evaluation durchgeführt worden sei («weltweit wohl einzigartig»). Mit messbaren Kriterien und Zahlenwerten lasse sich belegen, dass die F/A-18 für schweizerische Verhältnisse bezüglich Einsatz, Logistik, technischer Reife, Beteiligungsmöglichkeit der einheimischen Industrie und künftigen Kampfwertsteigerungspotentials eindeutig an der Spitze liege. Es sei ausgeschlossen, stellte Bundesrat Koller klar, später auf die Typenwahl wieder zurückzukommen. Auch wenn die französische Mirage 2000 noch vor dem Parlamentsentscheid verbessert werden könnte, das schwedische Kampfflugzeug JAS-39 Gripen seinen Erstflug absolviert haben werde oder es sich bewahrheiten sollte, dass die russische MiG-29 den strengen Massstäben unserer Beschaffungsverfahren genüge, könnten diese oder andere Flugzeuge nur für eine übernächste Flugzeugbeschaffung in Betracht gezogen werden.

(Vgl. Seite 23)

Der Bund 4.10.88

Der Bundesrat möchte für maximal drei Milliarden 34 Flugzeuge des Typs F/A-18 Hornet kaufen

## Hornet im Direktvergleich besser

bin. Das amerikanische Kampfflugzeug F/A-18 Hornet soll Mitte der neunziger Jahre die Mirage III S als Absangjäger der schweizerischen Flugwaffe ablösen.

Dies hat der Bundesrat am Montag nach Abschluss der Hauptevaluation entschieden, bei der die «Hornet» (Hornisse) und der F-16 «Fighting Falcon» (Kampffalke) verglichen wurden.

Wie EMD-Chef Arnold Koller erklärte, schnitt die F/A-18 bei der Kosten/Wert-Rechnung einen Drittel besser ab als seine Konkurrentin. Die Beschaffung der 34 Flugzeuge soll nicht mehr als drei Milliarden Franken kosten.

Der Typenentscheid zugunsten des F/A-18 Hornet von McDonnell Douglas/US Navy wurde nach der Hauptevaluation gefällt, die eine fünfwöchige Flugerprobung mit je einem Doppelsitzer F-16 und F/A-18 in Payerne einschloss. Dabei erwies sich die «Hornisse» laut Bundesrat Koller als «das zur Wahrung der Lufthoheit unseres Landes und zur Verteidigung unseres Luftraumes bestgeeignete Waffensystem». Das Vorhaben sei in der langfristigen Finanzplanung enthalten. Es könne im Rahmen

der verfügbaren Militärkredite finanziert werden und sei «kein unsere Möglichkeiten übersteigendes Grossmacht-Vorhaben.»

### Botschaft kommt 1990

Mit dem Entscheid des Bundesrates sei die Typenwahl definitiv, auch wenn vor dem Parlamentsentscheid die französische Mirage 2000 verbessert oder der schwedische «Gripen» seinen Erstflug absolvieren würde. Aufgrund des TYPENENTSCHIEDES wird nun die detaillierte Beschaffungsbotschaft ausgearbeitet, die den eidgenössischen Räten 1990 unterbreitet werden soll. Die erste Staffel soll Ende 1994 einsatzbereit sein.

### Unterlegene Firma meldet sich

Der beim Beschaffungsentscheid des Bundesrates unterlegenen amerikanischen Flugzeughersteller General Dynamics hat gestern abend bekräftigt, dass aus ihrer Sicht die F-16 die Anforderungen der Schweizer Armee an einen Absangjäger besser erfüllt hätten. Zum Preis von drei Milliarden Franken hätte die Schweiz zudem an Stelle von 36 Flugzeugen des Typs F/A-18 mindestens 40 Absangjäger des Typs F-16 kaufen können.

Seite 15

# Der Bund 4.10.88

«Hornissen» für die Flugwaffe

## Startklar

«Go» oder «No Go» zeigt eine Anzeigetafel der Bodenmannschaft der F/A-18. Wie das Bodenpersonal, hat der Bundesrat die ihm zur Verfügung stehenden Informationen ausgewertet und den Geheimfavoriten F/A-18 Hornet (Hornisse) startklar gemacht. Den Start in den Schweizer Himmel wird dann das Parlament freigeben.

Die beiden in der Evaluation als Mirage-Nachfolger verbliebenen bewährten Flugzeugtypen waren zuvor wochenlang miteinander verglichen worden. Mit messbaren Kriterien und Zahlenwerten konnte belegt werden, dass die F/A-18 für schweizerische Verhältnisse besser geeignet sei, verlautet aus dem Bundeshaus. Es wäre anmassend, vom Schreibtisch aus diese Beurteilung in Zweifel zu ziehen. Doch kein Rüstungsgeschäft ist heikler als der Kauf von Kampfflugzeugen. Pleiten und Pannen sind nie ganz ausgeschlossen, wie die Mirage-Affäre in den sechziger Jahren gezeigt hat.

Unnachgiebiges, kritisches Fragen ist deshalb erlaubt, sogar nötig. Wie steht es zum Beispiel mit den Stückzahlen? Weil der Kostenrahmen von drei Milliarden Franken offenbar gegeben ist und die F/A-18 teurer ist als das Konkurrenzmodell F-16, können nur 34 Hornet gekauft werden. Es muss auffallen, wie die Anzahl Flugzeuge dem Kostenplafond angepasst wurde, nachdem zuvor 40 Maschinen als wünschbare Größe bezeichnet worden waren. Das bedeutet nichts anderes, als dass die Staffeln kleiner werden. Genügt der Kostenrahmen von drei Milliarden Franken, den die Beschaffungsinstanzen nach Bundesrat Koller «strikt» einzuhalten haben? Die spätere Kampfwertsteigerung wird Geld kosten, etwa der Kauf von ihr Ziel selber suchenden Raketen, die gegenwärtig erprobt werden.

Als Waffensysteme werden Kampfflugzeuge, wie wir sie zur glaubhaften Landesverteidigung benötigen, immer teurer. Wie viel können und wollen wir dafür ausgeben? Der Flugzeugkauf aktualisiert diese altebekannte Fragestellung. Um so wichtiger ist, die Flugzeugbeschaffung sauber über die Runden zu bringen. Es wäre für die Befürworter der Armee-Abschaffungsinitiative willkommene Munition, sollte der F/A-18-Handel zum Flop werden. Ein zweiter Skandal bei einer Flugzeugbeschaffung wäre das allerletzte, das sich die wehrwillige Schweiz leisten könnte.

Ulrich Sieber

BZ 5.10.88

## Weniger Tiefflüge für mehr Lebensqualität

### Tiefflieger über Burgdorf

In letzter Zeit frage ich mich manchmal, ob wir in Burgdorf zum Kriegsschauplatz auserwählt worden sind. Bei der Arbeit und zu Hause im Garten fühle ich mich gestört, die Kinder kommen eingeschüchtert ins Haus, man versteht ab und zu das eigene Wort nicht mehr, und die Ohren schmerzen. In Gesprächen mit Bekannten stelle ich dann fest, dass es nicht nur mir so ergeht.

Wir fühlen uns belästigt durch den durchdringenden Lärm von Militärflugzeugen, welche in den letzten Monaten immer häufiger und meiner Ansicht nach auch immer tiefer über unsere Stadt jagen. Manchmal hat man das Gefühl, man könne die Piloten genau in ihrer Maschine er-

kennen, so tief kommen sie daher.

Vom EMD bekommt ich nach einer Anfrage die Auskunft, dass das Stadtgebiet von Burgdorf gar nicht tief überflogen werden darf. Ich möchte aber nicht St.-Florians-Politik betreiben und stelle mir folgende grundsätzlichen Fragen:

- Sind sich die Piloten eigentlich bewusst, welche Wirkung sie mit ihren Tiefflügen bei der Bevölkerung erzielen? Denken sie während des Flugs an die Kleinkinder, an die alten und die kranken Mitmenschen, welche sie mit ihrem Lärm erschrecken?
- Vermasselt sich das EMD nicht selber sein Image, geht nicht langsam das Verständnis in der Bevölkerung verloren?

■ Sollen wir diesen Lärm kritiklos akzeptieren und dadurch sogar noch vermehrt Tiefflüge in Kauf nehmen?

Ich glaube, unsere Umwelt ist lebenswerter ohne Fluglärm, die Lebensqualität steigt, wenn die Tiefflüge abnehmen!

K. GFELLER  
Burgdorf

BZ 4.10.88

#### Auch Beret fakultativ

■ Auch der bald mit einem Beret ausgerüstete Wehrmann muss die neue Kopfbedeckung zum Einrücken, während der Freizeit und nach der Entlassung nicht tragen. Es besteht auch nicht die Absicht, die Mützentragpflicht beim Beret wieder zu verschärfen, schreibt der Bundesrat in der Antwort auf eine dringliche einfache Anfrage von Nationalrat Willy Loretan (FDP, AG).  
(sda)

BZ 4.10.88

#### Generalmobilmachung

■ EMD-Vorsteher Arnold Koller gab in der Fragestunde des Nationalrates bekannt, der Bundesrat sei der Auffassung, dass das 50-Jahr-Jubiläum der Generalmobilmachung 1989 feierlich begangen werden soll, um der Aktivdienst-Generation landesweit Anerkennung und Dank auszusprechen. Vorgesehen seien unter anderem die Herausgabe einer Gedenkmünze, ein Gedenktag auf dem Rütti, Erinnerungsfeiern und eine Ausstellung in Bern zum Thema «Mobilmachung und Aktivdienst». (sda)

## Point de vue

**L**e Parlement se verra donc sollicité, avec le Programme d'armement 1990, pour un crédit de 3 milliards de francs. Ce qui met le F-18 de McDonnel Douglas sélec-

## Crédibilité

tionné à... 88 millions/pièce. Selon Arnold Koller, le chef du DMF, le F-18 «Hornet» a toutes les qualités. S'il est certes 15% plus cher que son concurrent malheureux, le F-16 «Falcon» de General Dynamics, il serait seul par contre à résister à une «helvétisation» et à offrir un potentiel de longue vie d'au moins 30 ans. Examiné sous le rapport qualité-prix, les prestations du F-18 sont d'un tiers supérieures à celles de son concurrent.

Cher, le F-18 l'est certes. Mais tout ne sera pas perdu pour la Suisse. Une compensation économique de 100% n'est-elle pas assurée? Et le chef de l'armement, Félix-M. Wittlin envisage la fabrication dans notre pays de certains éléments de grandes séries, avec le transfert de technologie qui y est lié!

Il est clair que ce programme va susciter une avalanche de critiques et un flot de questions.

En bonne démocratie, il est sain que l'armée sente la vigilance des parlementaires. Et si le DMF n'opposait pas de bonnes réponses aux interrogations pertinentes, il serait logique que les Chambres en tirent les conséquences lors de l'examen du budget.

L'histoire récente a montré aussi que la sévérité du regard sur les dépenses militaires a conduit le DMF à mieux répartir les retombées économiques de l'armée sur les différentes régions du pays. Les Romands sont les derniers à se plaindre de cette évolution qui leur est favorable.

Certes, on ne saurait résumer la défense globale du pays au seul engagement de l'armée. La paix sociale, la solidarité internationale en sont aussi des composantes importantes. Mais à l'inverse, on n'oubliera pas que la sécurité du pays dépend en priorité de la crédibilité de la défense nationale.

Raymond Gremaud

Journal du Jura  
4.10.88

# Avion de combat: c'est le F-18

*C'est fait: l'aviation militaire suisse sera équipée du F-18, le plus approprié pour défendre notre espace aérien et garantir notre souveraineté*

«Le nouvel avion de combat suisse sera le F/A-18 Hornet. J'ai informé le Conseil fédéral des conclusions du travail d'évaluation, notamment à propos des cinq semaines d'essais menés à Payerne, en avril et mai, sur les avions F-16 et F-18. Les résultats de cette évaluation principale font apparaître que le F/A-18 Hornet, de McDonnell-Douglas, est le système d'armes le mieux approprié pour défendre notre espace aérien et garantir notre souveraineté aérienne.» Par ces mots, Arnold Koller, chef du Département militaire fédéral (DMF), a mis fin au duel américano-américain qui se déroulait depuis plusieurs mois sous la Coupole. Si le Parlement donne son aval au «Programme d'armement 1990», la Suisse achètera 34 F-18 Hornet, pour la somme globale de 3 milliards de francs. Il est prévu que la première escadrille de Hornet soit opérationnelle à la fin de 1994.

BERNE: JOSÉ BESSARD

Après avoir éliminé de la course le «Gripen» suédois (pas prêt) et surtout le «Mirage 2000» français (pas adéquat), le DMF devait se décider depuis mars entre deux avions américains: le F-16 «Fighting Falcon» (faucon de combat), de General Dynamics, et le F-18 «Hornet» (bourdon), de McDonnell-Douglas. Depuis la semaine passée, c'est chose faite.

«Parmi tous les avions de combat évalués, c'est le F/A-18 Hornet qui est le plus qualifié pour remplir les missions confiées à notre aviation militaire dans le cadre de la défense nationale», explique le DMF. «Mieux que tous les autres appareils essayés, il permet au pilote de tirer le meilleur parti de toutes les possibilités du système. Par ailleurs, il pourra également être confié à des pilotes de milice dans une phase ultérieure.»

## Champion incontestable

Pour couper court à toute spéculation, le DMF met les points sur les i: «Avec le F/A-18 Hornet, le choix du type se fixe sur un avion ayant un haut degré de maturité et techniquement supérieur à tous les autres candidats.» Certes, le F-16 est «un appareil éprouvé, largement répandu et remarquablement performant.» Toutefois, il aurait nécessité des «helvétisations majeures», comme «l'aménagement d'un indicateur digital de situation tactique, indispensable à un emploi opérationnel efficace dans les conditions suisses.»

En outre, Berne souligne que pour le F-16, «les aménagements nécessaires à l'amélioration des qualités de vol en combat aérien et à l'intégration de missiles radar air-air ne sont pas achevés.» Dès lors, il ne restait plus que la question du prix. Le coût de système du Hornet est environ 15% plus élevé que celui du Faucon. Cependant, pour effectuer une comparaison valable entre les deux appareils, il faut tenir compte du rapport qualité-prix. Et à cet égard, en fonction des exigences suisses, le rendement du F-18 est supérieur d'un tiers à celui du F-16. Relevons par ailleurs que ses frais d'exploitation seront moins élevés que ceux du Mirage III S, qu'il est appelé à remplacer.

## Plafond de 3 milliards

«Les maisons américaines construisant le F/A-18 Hornet offrent une compensation économique de 100% de leur part respective dans ce projet», poursuit le DMF. Le volume des participations directes et indirectes sera précisé ultérieurement, dans le message du Conseil fédéral. Pour l'heure, retenons que Berne a fixé une limite supérieure d'achat, à ne pas dépasser dans le programme d'armement de

10

Journal de Genève

4.10.88

1990. Ce sont 3 milliards de francs (limite liée à un cours du dollar à 1,60 fr et des prix valables pour octobre 1990).

Cette substantielle enveloppe couvre les composantes de système suivantes: 34 avions F-18, les missiles radar disponibles au moment de l'acquisition, l'équipement de conduite de guerre électronique, l'équipement au sol et les pièces de rechange, les aides à l'instruction, l'équipement pour l'entretien spécialisé, les coûts additionnels de la participation industrielle directe. En revanche, les nouveaux missiles air-air (encore en développement), ainsi que les coûts relatifs aux abris et à l'infrastructure ne sont pas compris. Les abris actuels, qui datent en grande partie des années 50, devront en effet être adaptés pour recevoir les nouveaux avions.

## Trois escadrilles

Le financement de l'acquisition du Hornet est assuré dans le plan financier 1988-1991. Le gros des dépenses se fera entre 1992 et 1995. Maintenant, si l'on divise 3 milliards par 34 avions, on obtient environ 88 millions 235 000 fr par appareil. Est-ce beaucoup, est-ce peu? Indirectement, on peut répondre ceci. Pour assurer la sauvegarde de l'espace aérien suisse, les experts sont en tous les cas catégoriques: il faut 24 avions du type F-18; plus 10 F-18 pour garantir un roulement opérationnel d'environ 30 ans. A noter que les 34 «bourdons» seront répartis en 3 escadrilles, dont la première entrera en action en 1994.

Enfin, signalons que la Suisse n'est pas le seul Etat à avoir porté son choix sur le F-18. La Corée du Sud envisage par exemple d'en acquérir 120 (le F-16 est aussi en lice); l'Australie a passé commande de 75 appareils, le Canada de 137, l'Espagne de 72. Quant aux Etats-Unis, ils en achètent 1150 pour l'*«US Navy!»* Car le F-18 est non seulement un excellent avion en secteur alpin, comme en Suisse, mais aussi un «embarqué», c'est-à-dire conçu pour les porte-avions. Qui dit mieux?

Le Nouvelliste 5.10.88

## MENACES SUR LE DÉFILÉ DE LA DIV MONT 10 Le divisionnaire Tschumy: «Rapprocher l'homme du soldat»

BRIGUE (lt). - Le 21 octobre prochain, entre Glis et Brigue, l'ancienne route cantonale sera le théâtre d'un défilé militaire mis sur pied par la division de montagne 10, commandée par le colonel divisionnaire Adrien Tschumy. Voici quelques années déjà, le conseiller fédéral Delamuraz décida, en vue de créer de meilleures relations entre l'armée et la politique et de rapprocher l'homme du soldat, que cette manifestation annuelle se déroulerait sans avion, mais très proche de la population. Elle sera honorée par la présence du conseiller fédéral Koller, l'actuel chef du Département militaire fédéral, a indiqué le divisionnaire Tschumy lors d'un dialogue amical avec les représentants de la presse régionale.

Les hommes sortent directement d'un exercice. Il sont environ 4000, de la brigade frontière 11, du régiment vaudois d'infanterie de montagne 5, des troupes du génie et du train. Les soldats vaudois seront équipés du nouveau fusil d'assaut. La brigade frontière 11 n'a rien à voir avec l'organisation de ce défilé; une simple coïncidence veut qu'elle en fasse partie. Son commandant, en l'occurrence le brigadier Ernst, directeur du Département militaire fédéral, défilera à la tête de ses hommes. La troupe sera annoncée au conseiller fédéral Koller par le colonel divisionnaire Tschumy. Ce dernier, appelé à succéder au commandant de corps Mocetti. Dès l'an prochain, on profitera pour prendre officiellement congé de la division

qu'il a commandée au cours de ces dernières années avec beaucoup de succès. Le montant figurant au budget de cette manifestation: 6000 francs. Quelque chose comme comme 1 fr. 50, par homme...

### Des menaces...

Pourquoi tant de précisions? Tout simplement parce que certains citoyens, sensibilisés tant par la présence militaire qui pèserait lourdement dans ce canton que par la sévère condamnation dont vient d'être l'objet le rédacteur en chef du «Walliser Bote» (il avait publié des plans relatifs à la construction d'ouvrages militaires quelque part dans la vallée de Conches), ont d'ores et déjà annoncé la couleur: «Ce défilé n'est



*Le colonel divisionnaire Adrien Tschumy.*

qu'une provocation. On s'oppose donc à sa réalisation et s'il se déroulait malgré tout, on mettra tout en œuvre pour le perturber...»

Une décision qui pourrait être lourde de conséquences, évidemment. C'est pourquoi les promoteurs espèrent que la raison l'emportera.

La Suisse 4.10.88

## Le Conseil fédéral a choisi le nouvel avion de combat

# La troupe volera F-18

BERNE — Le Conseil fédéral a tranché. Il a choisi hier l'avion de combat F-18, un biréacteur du constructeur américain McDonnell-Douglas. Le F-16 a donc perdu la bataille. Selon Arnold Koller, chef du DMF, la différence entre les deux appareils est apparue nettement lors de la procédure d'évaluation sur sol helvétique. Le rapport qualité-prix est d'un tiers plus favorable au F-18.

Le F-18, auquel l'armée américaine confie des missions de longue durée à partir de porte-avions, sera donc appelé à survoler nos Alpes et à remplacer les chasseurs Mirage IIIS. 34 appareils pour un coût global de 3 milliards de francs, formeront trois escadrilles de huit avions. Dix avions seront en réserve pour assurer une mobilisation permanente de 24 appareils.

### 88 millions pièce

Le prix de revient de 88 millions de francs pièce comprend également des missiles de base, des équipements électroniques et une grande partie de l'infrastructure d'exploitation des appareils.

Des crédits complémentaires de plus de 200 millions de francs seront de-

PAR WILLY BODER

mandés séparément aux Chambres fédérales pour adapter une partie des cavernes aux nouveaux avions à l'imposante envergure de 12 mètres. Un tiers seulement des chasseurs seront abrités dans des cavernes. Le solde sera protégé dans des hangars spécialement aménagés. C'est une des solutions trouvée à l'encombrement du F-18, d'une envergure supérieure de deux mètres à celle du F-16.

Le F-18, quoique 15% plus cher que son concurrent, a conquis les experts pour diverses raisons. Notamment à cause de son aptitude au combat avec des armes très sophistiquées mais utilisables par des pilotes qui ne sont pas tous professionnels.

### Moins vite dépassé

La panoplie d'armes pourra être changée sans problème au fur et à mesure des améliorations techniques sans rendre l'avion complètement dépassé avant trente ans, une durée de vie moyenne exigée par génération d'avions de combat helvétique. De plus, les transformations désirées, autrement dit « l'helvétisation », sont plus faciles à réaliser que sur le F-16. L'aspect sécurité de vol, par la présence de deux réacteurs au lieu d'un seul, a également fait pencher la balance.

L'industrie suisse obtiendra des compensations directes ou indirectes d'au moins 100%. Soit sous forme de construction partielle sous licence, soit par le biais de commandes compensatoires.

### Dès 1994

Le Parlement pourrait se prononcer, en 1990 déjà, sur le programme d'acquisition de ces 34 bolides pouvant évoluer à plus de 1330 km/h. Le DMF compte voir la première escadrille sillonner notre ciel avant Noël 1994.

W.Bo.

### COMMENTAIRE

*La mission de l'aviation suisse tend vers l'impossible. Pour des raisons financières ou liées aux performances des chasseurs modernes. Notre pays tient absolument à rester dans la course en se dotant d'avions dernier cri. C'est de plus en plus difficile. Et frôle parfois le dérisoire si l'on compare la vitesse des appareils à l'exigüité de notre espace aérien neutre à défendre.*

*Cette course a aussi des limites financières. Il y a peu, il fallait au moins 40 avions pour remplacer les Mirage. 34 très performants suffiront, déclare aujourd'hui le Conseil fédéral qui ne désire pas dépasser une facture de 3 milliards de francs. La qualité supplante la quantité, expliquent-on. Avec ce grave inconvénient : quelques appareils hypersophistiqués hors d'état de vol et notre aviation devient subitement moins crédible.*

W.Bo.

Y2

L'express 4.10.88

# Le choix des ailes

*Le Conseil fédéral a choisi le nouvel avion de combat de l'armée de l'air.  
Ce sera le F-18 Hornet de McDonnell-Douglas*



**LE HORNET L'EMPORTE** — Le Conseil fédéral a fait hier son choix pour l'acquisition d'un nouvel avion de combat. En dépit d'un prix de 15% plus élevé, il donne la préférence au F-18 Hornet de McDonnell-Douglas et écarte le F-16 Falcon de General Dynamics. Dans le programme d'armement 1990, il proposera au parlement l'acquisition de 34 appareils de ce type pour un montant total de trois milliards de francs. Ce montant, a dit le conseiller fédéral Arnold Koller au cours d'une conférence de presse, représente une limite maximale. Le Parlement se prononcera à son tour en 1990. Du Palais fédéral, Thierry Oppikofer explique les raisons de ce choix. /ats-E

L'express 4.10.88

# Frelon victorieux

*Berne choisit le meilleur et le plus cher avion de combat, le F-18 Hornet, c'est-à-dire le frelon*

## En direct du Palais

**L**e F/A-18 Hornet de chez McDonnell-Douglas a brillamment remporté la compétition qui l'opposait à son compatriote F-16 Fighting Falcon de General Dynamics, dans le cadre de l'évaluation militaire suisse d'un futur avion de combat.

Le «frelon» a donc écrasé le «faucon», au mépris des vraisemblances animales mais en parfaite concordance avec ce que l'on pensait être l'avis de la base, c'est-à-dire des pilotes militaires suisses.

Le Conseil fédéral, par la voix d'Arnold Koller, a annoncé qu'il proposerait au Parlement l'acquisition de 34 F-18 dans le contexte du programme d'armement 1990 et pour un coquet mon-

tant de trois milliards de francs. Les premiers F-18 formés en escadrille silloneront le ciel à fin 1994. 24 avions seront en disponibilité permanente, les 10 autres permettant le roulement.

Les qualités qui sont reconnues au F-18 comprennent en premier lieu la sécurité, la maniabilité et l'étroite adaptation aux critères spéciaux de la géographie alpine, l'excellent et ultra-performant équipement électronique et les engins de tir les meilleurs de l'offre actuelle. Sa capacité d'adaptation future assure par ailleurs une utilisation possible durant trente années. Ses coûts d'exploitation, souligne le Département militaire fédéral, seront «probablement inférieurs à ceux du Mirage actuellement en usage».

En matière de finances, soulignons

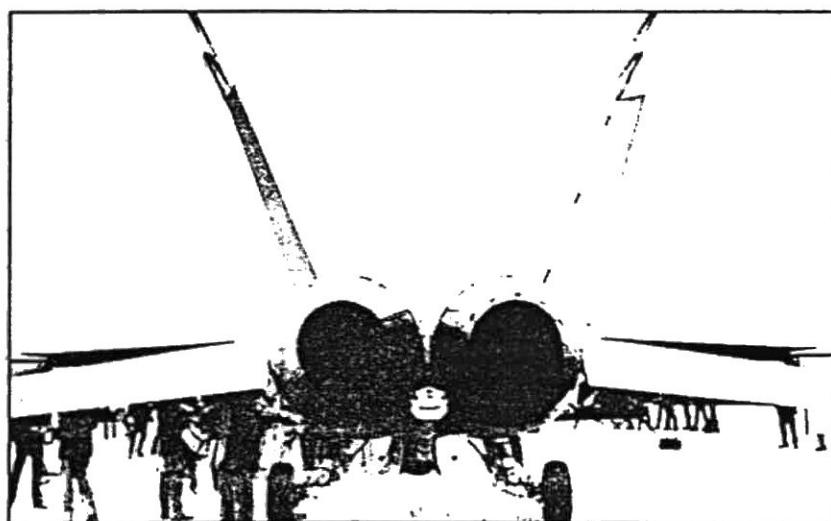
que le budget de trois milliards, qualifié de «limite maximale» par Arnold Koller, ne comprend pas les indispensables modifications des fameuses «cavernes» de protection, conçues il y a belle lurette et inadéquates à accueillir le F-18 (comme d'ailleurs le F-16). Ces travaux et quelques autres devront se chiffrer à 200 millions environ, pourcentage raisonnable en regard du coût global; le financement de ces travaux-là passera par la voie des crédits pour les constructions militaires.

Le concurrent malheureux du F-18, le F-16, était évidemment moins coûteux quant à l'appareil lui-même (15% moins cher environ). Mais il eût fallu, souligne le DMF, procéder à de plus vastes adaptations. Arnold Koller a par ailleurs précisé que les expertises effectuées permettaient d'établir le rapport qualité/prix du F-18 comme étant d'un tiers supérieur à celui du F-16. On note d'autre part que la capacité d'adapter de nouveaux missiles radar air-air, présente pour le F-18, n'est pas, ou pas encore, garantie pour son concurrent.

En ce qui concerne la compensation, les constructeurs américains se sont engagés à l'assurer à 100%. Des entreprises suisses devraient pouvoir fabriquer en série certaines pièces.

La suite des événements se profile maintenant de la manière suivante: le Groupement de l'Armement (GDA) et le Commandement de l'Aviation (CADCA) vont préparer toutes les spécifications techniques et commerciales «jusqu'à la dernière pièce de rechange». D'ici à la mi-89, l'ensemble des nécessités d'acquisition pour toute la durée de vie de l'avion devront être déterminées.

◇ Th. O.



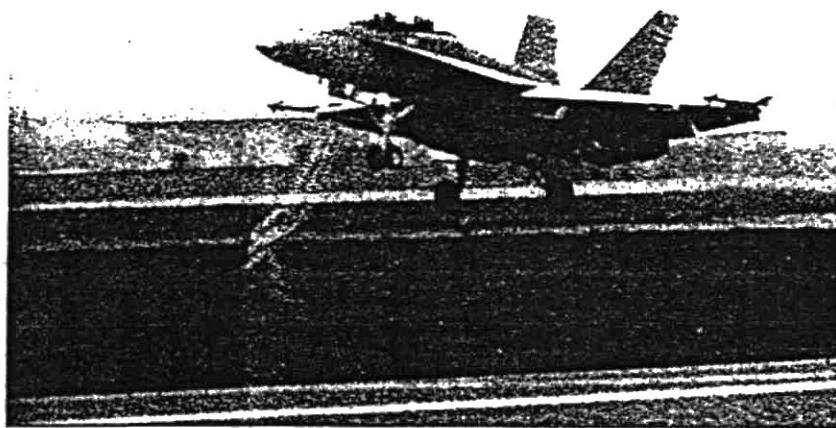
F-18 VU DE DERRIÈRE - La belle croupe.

op

NRL 4.10.88

## Notre futur avion de combat Ce sera le F-18 Hornet

«Seulement» ? La décision du Conseil fédéral de proposer au Parlement l'achat de 34 avions de combat F-18 Hornet suscite des interrogations. Ne parle-t-on pas de 40 avions il y a peu ? Et comme le DMF signale aussi que les Hunter devront être mis hors service, il faut parler d'ores et déjà de... deuxième étape d'ici l'an 2000.



Le F-18 Hornet

Notre aviation dispose actuellement d'environ 30 avions d'interception Mirage III S et de 18 Mirage III RS dont la technologie date des années cinquante, de 104 Tiger dont les armes ne peuvent être engagées qu'à la faveur d'un contact visuel avec l'objectif, et de quelque 130 Hunter destinés à l'appui au sol. C'est absolument insuffisant pour faire face à la nouvelle génération d'avions capables de voler à basse altitude de jour comme de nuit, par tous les temps, et munis de moyens de conduite de la guerre électronique, estime le Conseil fédéral.

Le Parlement se verra donc sollicité, avec le programme d'armement 1990,

pour un crédit de 3 milliards de francs. Ce qui met le F-18 de McDonnell Douglas sélectionné à... 88 millions/pièce. Plus adapté à la Suisse, tu meurs ! Selon Arnold Koller, le chef du DMF, le F-18 Hornet a toutes les qualités. S'il est certes 15 % plus cher que son concurrent malheureux, le F-16 Falcon de General Dynamics, il serait seul par contre à résister à une «helvétisation» et à offrir un potentiel de longue vie d'au moins 30 ans. Examiné sous le rapport qualité-prix, les prestations du F-18 sont d'un tiers supérieures à celles de son concurrent.

Cher, le F-18 l'est certes. Mais tout ne sera pas perdu pour la Suisse. Une com-

pensation économique de 100 % n'est-elle pas assurée ? Et le chef de l'armement, Félix-M. Wittlin envisage la fabrication dans notre pays de certains éléments de grandes séries, avec le transfert de technologie qui y est lié !

La première des trois escadrilles de huit F-18 sera opérationnelle dès fin 1994. A ce moment-là, pour des raisons aussi bien tactiques que techniques, les vieux Hunter devront être progressivement mis hors service. Et il faudra résoudre le problème que posera cet affaiblissement de notre capacité défensive. Que deviendront les Hunter ? Ils seront vendus, si des acquéreurs se présentent. Aujourd'hui déjà Singapour serait sur les rangs.

Qu'achètera le DMF pour remplacer les 130 Hunter ? Cela dépendra de la mission de l'artillerie et des investissements consentis pour le combat terrestre, hélicoptères inclus. Pourra-t-on confier aux Tiger la mission des Hunter ? Ou se décidera-t-on pour un nouvel avion de combat ? La décision est celle de l'étape de réalisation 1991-95 ou 1996-99 au plus tard. Si le DMF penchait pour de nouveaux avions, l'option sur un effectif idéal de 80 pièces, les 34 F-18 proposés au Parlement compris. A ce moment-là, un modèle tel le Gripen JAS-39 suédois, qui n'a pas encore effectué son premier vol, pourrait entrer en ligne de compte.

Quoi qu'il en soit, notre aviation pourrait fondre de quelque 300 appareils aujourd'hui à environ 200 en l'an 2000 (100 Tiger, 30 Mirage et un total de 80 nouveaux avions de combat). Malgré l'ampleur de la facture, le DMF aura donc problème pour maintenir la crédibilité de notre dissuasion.

R.G.

Le matin 4.10.88

## « Patron » soulagé

■ « Un intense soulagement ! La décision tombe juste à point. Nous pourrons ainsi maintenir le rythme prévu et recevoir le premier F/A-18 en 1993. » Le brigadier Fernand Carrel, responsable du projet « nouvel avion de combat », ne



**FERNAND CARREL**

Tout heureux !

cache pas sa joie. Après des mois d'études, d'évaluations et aussi de critiques, voilà que la décision du Conseil fédéral vient couronner ses propositions.

Le plus drôle est que le F/A-18 n'apparaissait pas gagnant au début : « A l'instar de la plupart des membres de mon équipe, je le trouvais lourd, un peu empâté. Mais dès mon premier vol, je me suis rendu compte de mon erreur. Alors même que j'avais un faible pour le F-16 qui m'a permis de battre la plupart de mes records de vol. » Alors, quels arguments ont-ils modifié ce point de vue ? « Tout d'abord, la bivalence totale de l'appareil. Il n'est pas seulement un intercepteur ou un avion d'attaque au sol, il est les deux ! De plus, et contrairement aux préjugés dus à sa silhouette, il est facile à piloter. Voilà un aéronef qui peut être placé entre les mains de miliciens. »

Le seul regret du brigadier Carrel réside dans le nombre d'appareil que la Suisse pourra acheter : « Trente-quatre F-18, c'est un chiffre limite pour la crédibilité de la défense de l'espace aérien helvétique. »

L. W.

Corriere del Ticino 4.10.88

Concerti della fanfara del bat car mont 9 a partire da oggi

## Per i 50 anni della Brigata preludio musicale in Ticino

Preludio musicale per la celebrazione dei 50 anni di esistenza della Brigata di frontiera 9, che si terrà sabato prossimo 8 ottobre a Bellinzona e al Monte Ceneri. La fanfara del bat mont 9 terrà infatti una serie di concerti in varie località del cantone, cominciando oggi martedì alle 19 sulla piazza di Giubiasco. Il giorno successivo, mercoledì, sarà alle 16.30 a Novaggio, quindi, la sera, alle 20.30 a Trevano. Venerdì alle 11.30 si produrrà a Cevio, quindi a Biasca alle 18.45 e infine alle 20.30 a Locarno. Il suo impegno maggiore coinciderà con la giornata commemorativa di sabato: alle 8.45 concerto in Piazza Governo, alle 10 nel chiostro interno delle Orsoline, alle 11.45 al centro sportivo del Dono nazionale di Tenero in occasione del pranzo ufficiale e alle 15 allo stand del Monte Ceneri per il tiro combinato fra militari della br fr 9 e giovani tiratori.

La manifestazione ufficiale per ricordare la fondazione della grande unità ticinese inizierà alle 9.20 nell'aula magna del Gran Consiglio; prenderà la parola il presidente del Governo cantonale Claudio Generali, il cdt del corpo d'armata 3 Roberto Moccetti e il cap Ottavio Lurati per la parte storica. Dopo le riflessioni conclusive del br Achille Crivelli gli ospiti si trasferiranno a Tenero per il banchetto e in seguito al Ceneri per la gara di tiro. Fra gli

ospiti da segnalare l'ex-cdt CA mont 3 Enrico Franchini, i div Hilbi e Zimmermann, i br Giudici, Pelli e Torriani, il direttore del Dip. militare cantonale Renzo Respini e il segretario del DMC lucernese Haunreiter, il presidente del Consiglio degli Stati Masoni e l'on. Jelmini, i consiglieri nazionali Baggi, Cavadini, Cotti e Grassi, il vice-presidente del Gran Consiglio Salmina, il presidente del Tribunale d'appello Lepori, il vescovo mons. Eugenio Corecco, il presidente del consiglio sinodale delle chiese evangeliche Salvisberg, i sindaci dei principali centri del cantone, ex-comandanti e attuali comandanti di rgt, bat, gr, cp, e numerosi altri ufficiali.

Corriere del Ticino 4.10.88

### Viaggiare in grigioverde: 4 litri (per 160 km) a testa

Uno degli aspetti più interessanti, e che nello stesso tempo ha suscitato curiosità tra la popolazione, nell'ambito dell'esercitazione «Rotondo», conclusasi sette giorni scorsa, è stato il trasporto via strada dei militari incorporati nel reggimento fanteria di montagna 30.

Pianificare e concertare lo spostamento di un'autocolonna militare, formata da 330 veicoli, lungo un itinerario di oltre 160 km (molti dei quali in autostrada), è un'operazione complessa e che richiede notevoli capacità operative.

L'artefice della riuscita di questo «esodo in grigioverde», è il magg Andrea Grisch, di Landquart, ufficiale responsabile degli automezzi per il reggimento. «Un spostamento di 80 km (e per alcuni pure di 100 km), seduti sui ponti degli autocarri, con il fucile tra le mani, non è certo il modo migliore per viaggiare. Per questo motivo - afferma il magg Grisch - desidero elogiare le prestazioni positive offerte dai militi, soprattutto al ritorno, al termine di quattro giorni d'esercitazione, nel corso dei quali tutti sono stati sottoposti a notevoli sollecitazioni psico-fisiche».

Per avere un'idea di quello che significa un simile trasferimento è opportuno conoscere alcuni dati dell'operazione. Orbene, la dislocazione ha comportato la percorrenza totale di 28.500 km e ciò ha implicato un consumo di 10 mila litri ogni 100 km. Questa cifra, che a prima vista sembra enorme, in realtà è senza dubbio modesta, poiché significa che per ogni militare sono bastati meno di quattro litri di carburante per percorrere oltre 160 chilometri. (com.)

*Corriere del Ticino 4.10.88*

I 34 velivoli USA, che costeranno tre miliardi di franchi, voleranno nei cieli elvetici dopo il 1994

## Scelto il nuovo aereo da combattimento: l'FA-18 Hornet della McDonnel-Douglas

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

BERNA, 3 - La decisione è presa: sarà il velivolo da combattimento FA-18 Hornet della ditta americana McDonnel-Douglas la punta di diamante della nostra aviazione militare. Il Consiglio federale nel duello finale per la sostituzione dei Mirage lo ha preferito al suo connazionale, il fighting Falcon F16. L'FA-18 è il vincitore di una lunga e dettagliata procedura di valutazione che ha visto l'eliminazione di concorrenti con grossi nomi: il Mirage 2000, fiore all'occhiello della ditta francese Dassault, e il JAS-Gripen svedese, ancora in fase di messa a punto. Compreremo 34 velivoli «made in USA» per ben tre miliardi di franchi, cifra massima prevista per il progetto «nuovo aereo da combattimento». Nel

prezzo saranno comprese anche le apparecchiature per l'equipaggiamento dell'aereo: radar, armi per la guerra elettronica, e strumenti per l'istruzione. Si pagheranno «extra» invece i nuovi missili aria aria - sempre americani ancora allo stadio di sviluppo - come pure l'adattamento degli aerodromi svizzeri - circa 50 - che ospiteranno i futuri gioielli della nostra flotta aerea. Ma perché scegliere l'FA-18, più caro di circa il 15 per cento rispetto al «cugino» F-16? «È il rapporto qualità prezzo a dare la vittoria all'FA-18» ha spiegato il consigliere federale Arnold Koller - considerando il nostro assetto territoriale il velivolo McDonnel-Douglas è al primo posto per quel che concerne le possibilità d'impiego, la logistica, la maturità tecnologica e, importante, le possibilità di partecipazione dell'indu-

stria svizzera». A ciò si aggiungono le ampie possibilità di sviluppo ancora contenute «in fieri» nell'FA-18. La ditta americana vicinissima al grande affare ha promesso una compensazione economica del 100 per cento. Come, però - se attraverso una partecipazione diretta o indiretta della Svizzera - ancora non lo si è stabilito. Koller ha già cancellato qualche illusione. Sarà ben difficile che, considerato il piccolo numero, possiamo costruire su licenza i «nostri» aerei. L'industria svizzera si occuperà piuttosto della produzione di alcuni pezzi singoli. Sulla bilancia stanno da una parte i costi supplementari della licenza e della fabbricazione e dall'altra, con l'effetto occupazionale nel nostro paese, anche il «transfer-tecnologico» e il «know-how» acquisito dalla nostra industria. Quanto verrà fatto «in casa» lo si chiarirà nel messaggio sul mega acquisto - il secondo in ordine di grandezza per il nostro esercito dietro quello del carro Leopard - che verrà sottoposto alle Camere nel 1990. La prima squadriglia di FA-18 volerà nei cieli elvetici dopo il 1994. Potranno così essere messi a riposo i trenta vecchi Mirage III S ancora attivi sì, ma con due importanti talloni d'Achille: le difficoltà di impiegarli la notte e in caso di cattivo tempo. La durata di vita dei nuovi aerei FA-18, dal punto di vista militare, è stimata a trent'anni. Questo il loro identikit: peso massimo al decollo 23 tonnellate, lunghezza 17,1 metri, velocità massima 1.300 km/h, due reattori e un armamento con cannoni, radar e apparecchiature a raggi infrarossi.

Per i velivoli svedesi e francesi l'appuntamento potrebbe comunque essere solo rimandato. Gli Hunter in dotazione al nostro esercito sembrano infatti essere i prossimi candidati al pensionamento. Si tratterà allora di guardare lontano - al 1992 con le sue conseguenze - e forse comprare più vicino, vale a dire europeo. Chissà che per la prossima generazione di aerei non vi siano facce nuove fra i candidati, almeno alle eliminatorie. Arnold Koller nell'«encaire» i perdenti di questa volta e i futuri potenziali acquisti non si è dimenticato di rammentare il MiG-29 di fabbricazione sovietica.

MONICA PIFFARETTI

Tribune de Genève  
5.10.88

## LES ARMES NE PAIENT PLUS

# Bührle doit-il déposer armes?

«Ce serait envoyer à la boucherie un cheval de course» selon le directeur général Michael Funk.

#### Zurich : de notre correspondant

Bührle ferait mieux de lâcher complètement la fabrication d'armements. Les armes, maintenant, ça ne paye plus, et en plus c'est mal vu. Michael Funk, le nouveau grand patron du groupe industriel, ne cache pas être souvent confronté à un propos de ce genre. Mais pour lui, ce serait «envoyer à la boucherie un cheval de course».

Dans sa réflexion, qu'il exposait mardi au Club d'Efficience de Zurich, Michael Funk commence par se rappeler que Bührle n'est pas la seule entreprise industrielle suisse à travailler pour l'armement; il y en a plus de cent autres actives sur le même marché. D'autre part, les affaires militaires sont, pour l'industriel, un domaine particulier.

#### Chiffre d'affaires en baisse

En 84, le chiffre d'affaires des secteurs militaires de Bührle représentait 1.8 milliard et 37% de l'empire. En 86, ce n'étaient plus que 1.3 milliard et 29% du tout. On a bien gagné dans le militaire dans les années 70. Maintenant, on y perd de l'argent. Beaucoup d'argent. A cela des tas de raisons : les projets sont toujours plus complexes et plus chers, les Etats européens ont des difficultés à équilibrer leur budgets, le Sud est dans les dettes jusqu'au cou, les rois du pétrole sont moins riches et surtout, le protectionnisme industriel s'exerce en premier lieu sur l'armement. Chez nous, on préfère qu'un fusil suisse qui fait travailler l'industrie suisse équipe l'armée suisse, même s'il y a mieux ailleurs

pour moins cher. Chez les autres, c'est pareil.

Ces conditions propres au marché de l'armement, Michael Funk les rapproche de celles qui nous attendent tous en 1992. Les effets du marché intérieur sont, sur le marché actuel des armes, depuis plusieurs années une réalité.

Alors, quelle solution pour Bührle? Pas de solution toute faite, parce que «les vraies solutions sont celles qui se modifient avec le temps». Pas de mariage non plus, comme c'est la mode, avec une grosse suédoise de la même branche qui «a déjà de toute façon les mêmes problèmes que nous».

Rien de tout ça. Mais une coopération plus soutenue et plus ouverte avec d'autres firmes ; de telles formules prennent de plus en plus d'importance chez Bührle, et le montage de projets communs tasse des coûts de recherche et de développement excessifs. Pro memoria, il mentionne aussi que la Garantie des risques à l'exportation n'est pas accordée aux produits militaires.

#### 3000 emplois supprimés

Et enfin, il y a à l'intérieur de l'entreprise les surcapacités de production et les enflures bureaucratiques qu'il faut bien dégraissier. La cure a, dans ce secteur, supprimé «sans drame» durant les cinq dernières années 3000 emplois.

Mais les armées auront toujours besoin d'être armées, et le marché des armes ne va donc pas s'évaporer. Bührle a sur ce marché dans le monde une forte position, une expérience carabinée, et des produits de pointe, comme ADATS par exemple, acheté par les Américains. On ne va pas liquider ce trésor, et ce n'est pas sous le règne Funk que Bührle posera les armes : «quant à mon successeur, le problème se posera à lui certainement en des termes différents»! Michael Funk a 47 ans.

Dominique CHOET