Eidgenössisches Militärdepartemen
Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale
Departament federal militar

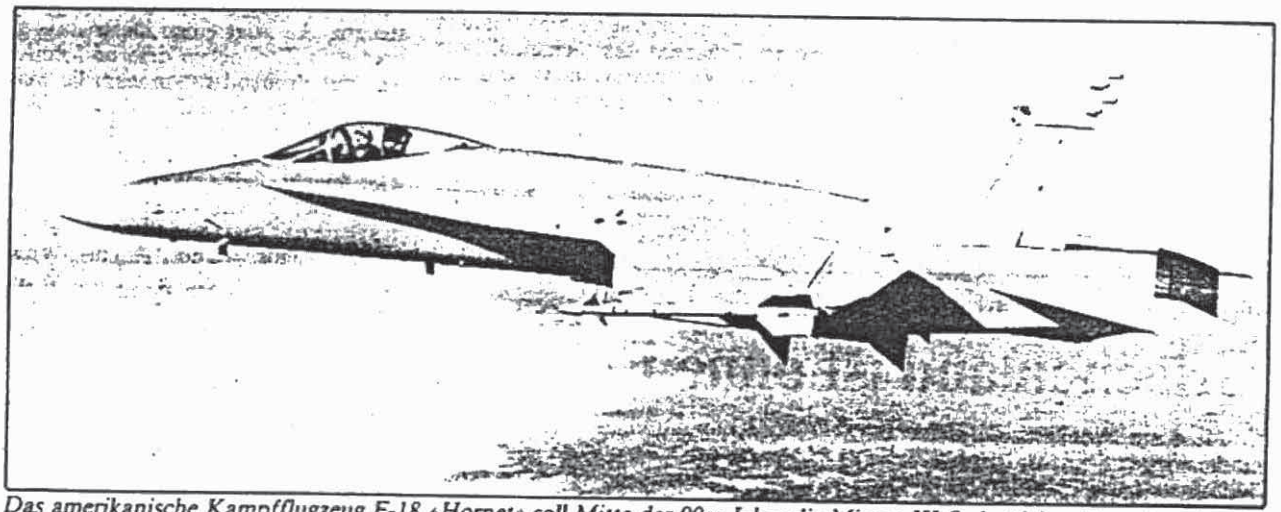
KFLF / INFO D
Kdt FF Trp
CFE
SC FF Trp
SFFND

- 7. OKT. 1988

zurück an Info D

PRESSESPIEGEL 1. 5.10.88
REFLETS DE LA PRESSE
RIFLESSI DELLA STAMPA
REFLEX DA LA PRESSA

Vaterland 4.10.88



Das amerikanische Kampfflugzeug F-18 «Hornet» soll Mitte der 90er Jahre die Mirage III-S als Abfangjäger der schweizerischen Flugwaffe ablösen. Dies hat der Bundesrat gestern nach Abschluss der Hauptevaluation entschieden.
(Bild Hanspeter Strehler)

1a

Verteiler

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

2

Vaterland 4.10.88

Bundesrat will 34 Flugzeuge des Typs F-18

«Hornisse» sticht «Kampffalken» aus

Mit dem Rüstungsprogramm 1990 wird dem Parlament die Beschaffung von 34 Kampfflugzeugen des Typs F-18 «Hornet» (Hornisse) beantragt. Der Chef des Eidgenössischen Militärdepartementes (EMD), Arnold Koller, hat gestern im Einvernehmen mit dem Bundesrat die Typenwahl für das neue Kampfflugzeug getroffen. Die Kosten sind auf drei Milliarden Franken plafoniert.

sda. Der F-18 von McDonnell Douglas und US Navy schlug in der Schlussevaluation mit einer fünfwöchigen Flugerprobung in Payerne als letzten Konkurrenten den F-16 «Fighting Falcon» (Kampffalke) von General Dynamics und der amerikanischen Luftwaffe aus dem Feld. Der F-18 ist zwar rund 15 Prozent teurer, schnitt aber bei den Leistungen um rund einen Drittel besser ab.

Der F-18 ist nach den Worten von Bundesrat Koller das zur Wahrung der Lufthoheit und Verteidigung des schweizerischen Luftraumes bestgeeignete Waffensystem. Die «Hornissen» sollen Mitte der neunziger Jahre die Aufgabe der 30 verbliebenen Mirage III-S als Abfangjäger übernehmen und bestandesmässig die Hunter ersetzen. Die erste der künftigen drei F-18-Staffeln (24 Einsatz- und 10 Reserveflugzeuge) soll Ende 1994 einsatzfähig sein.

Wie Koller betonte, werden sich die Beschaffungsinstanzen strikte an den finanziellen Plafond von drei Milliarden als Obergrenze zu halten haben. Diese Summe liege niedriger als der Beschaffungskredit für den Kampfpanzer Leopard, sei in der langfristigen Finanzplanung enthalten und könne im Rahmen der verfügbaren Militärkredite auch finanziert werden.

Drei Staffeln zu acht Flugzeugen vermögen laut Koller das militärische Pflichtenheft für Luftpolizeiaufgaben im Neutralitätsschutz und Abfangjagd im Kriegsfall zum Schutz von Bevölkerung und Infrastruktur bei Tag und Nacht voll zu erfüllen. Dank der Leistungsfähigkeit und hohen Verfügbarkeit moderner Jagdflugzeuge reichten 34 Flugzeuge aus.

Für die Typenwahl entscheidend war nach den Ausführungen des EMD-Chefs, dass der F-18 in der auf schweizerische Einsatzverhältnisse ausgerichteten Kosten/Wert-Rechnung um rund einen Drittel besser abschneidet als sein letzter Konkurrent. Seite 3

3

Schaffhauser Nachrichten

4. 10. 88

34 Kampfflugzeuge sollen ausscheidende Mirage ersetzen

Bundesrat entschied sich für F-18 «Hornet»

Mit dem Rüstungsprogramm 1990 wird dem Parlament die Beschaffung von 34 Kampfflugzeugen des Typs F/A-18 «Hornet» (Hornisse) beantragt. Das hat am Montag der Bundesrat bei der Typenwahl für das neue Kampfflugzeug entschieden. Die Kosten sind auf 3 Milliarden Franken plafoniert.

Bern (sda) Der F-18 von McDonnell Douglas und US Navy schlug in der Schlussevaluation mit einer fünfwöchigen Flugerprobung in Payerne als letzten Konkurrenten den F-16 «Fighting Falcon» (Kampffalke) von General Dynamics und der amerikanischen Luftwaffe aus dem Feld. Der F-18 ist zwar rund 15 Prozent teurer, schnitt aber bei einer nicht näher spezifizierten Kosten/Wertungsrechnung für schweizerische Verhältnisse um rund einen Drittel besser ab.

Der F-18 ist nach den Worten von Bundesrat Koller das zur Wahrung der Lufthoheit und Verteidigung des schweizerischen Luftraumes bestgeeignete Waffensystem. Die «Hornissen» sollen Mitte der neunziger Jahre die Aufgabe der 30 verbliebenen Mirage IIIS als Abfangjäger übernehmen und bestandesmässig die Hunter ersetzen. Die erste der künftigen drei F-18-Staffeln (total sollen 7 angeschafft werden), 24 Einsatz- und 10 Reserveflugzeuge, soll Ende 1994 einsatzfähig sein.

Wie Koller betonte, werden sich die Beschaffungsinstanzen strikte an den finanziellen Plafond von 3 Milliarden als Obergrenze zu halten haben. Diese Summe liege niedriger als der Beschaffungskredit für den Kampfpanzer Leopard, sei er in der langfristigen Finanzplanung enthalten und könne im Rahmen der verfügbaren Militärkredite auch finanziert werden. Damit dürfte laut Koller unterstrichen sein, dass hier kein unsere Möglichkeiten übersteigendes Grossmacht-Vorhaben verwirklicht wird.

Kleinere Staffeln als bisher

Drei Staffeln zu acht Flugzeugen vermögen laut Koller das militärische Pflichtenheft für Luftpolizeiaufgaben im Neutralitätsschutz und Abfangjagd im Kriegsfall zum Schutz von Bevölkerung und Infrastruktur bei Tag und Nacht voll zu erfüllen. Dank der Leistungsfähigkeit und hohen Verfügbarkeit moderner Jagdflugzeuge reichten 34 Flugzeuge aus.

Das Rüstungsprogramm 1990 wird unter dem Titel «Neues Kampfflugzeug» folgende Systemteile umfassen: 34 Flugzeuge, die im Beschaffungszeitraum erhältlichen Luft-Luft-Lenkwaffen, die Ausrüstung für die Elektronische Kriegführung, Bodenausrüstungen und Ersatzteile, Ausbildungshilfen, Ausrüstungen für den Fachstellenunterhalt und Mehrkosten für die direkte Industriebeteiligung.

Siehe auch Seite 3

Sie soll in den neunziger Jahren für die Schweiz fliegen: die «Hornisse» F-18 «Hornet».

Am 21. Oktober 1988 findet in der Gliserallee das Defilee der Gebirgsdivision 10 statt — Bundesrat Koller als Ehrengast

Priorität dem Mensch

Brig. — Die Gebirgsdivision 10, die von Divisionär Adrien Tschumy geführt wird, defiliert programmgemäss am 21. Oktober in Brig. Ehrengast an diesem Defilee wird der Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartementes, Bundesrat Arnold Koller, sein. Wie man auf dem «Dienstweg» erfahren konnte, findet das Defilee einen Tag und zum Abschluss einer Truppenübung im Rahmen des normalen Wiederholungskurses statt. Im Vordergrund steht dabei keine Kriegswaffenschau, sondern der Mensch. Die Armee soll dem Volk näher gebracht werden.

Die Gebirgsdivision 10, die sich zu einem guten Drittel aus Wallisern zusammensetzt, defiliert am Freitag, dem 21. Oktober 1988, in Brig. Dies steht unumstösslich fest. Der Beschluss, dieses Defilee im Oberwallis durchzuführen, fasste seinerzeit noch Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz als Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartementes. Divisionskommandant Adrien Tschumy, der auf den 1. Januar 1989 als Korpskommandant die Nachfolge von Roberto Moccetti antritt, entschloss sich, das Defilee in Brig durchzuführen. Einige hundert Oberwalliser werden dabei mitmarschieren, zumal die Truppen der Grenzbrigade 11, der Division unterstellt sind.

Volk und Armee

Ziel dieses Defilees ist die Verbindung zwischen Armee und Volk zu festigen, und der Bevölkerung des Oberwallis als erste die auf das neue Sturmgewehr 90 umgerüsteten und auch neu eingekleideten Einheiten zu zeigen. Die Verabschiedung von Divisionär Adrien Tschumy an der Spitze dieser Einheit spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Wie zu erfahren war, gilt dabei das Interesse dem Menschen und Soldaten, nicht aber den Waffen und einer Materialschau.

Die defilierenden Truppen, rund 4000 Mann, treten zu diesem Vorbeimarsch vor dem Divisionskommandanten und Bundesrat Koller als Ehrengast im Rahmen des WK-Programmes nach einer längeren Truppenübung «aus dem Stand» an, ohne lange Vorbereitung.

Proteste

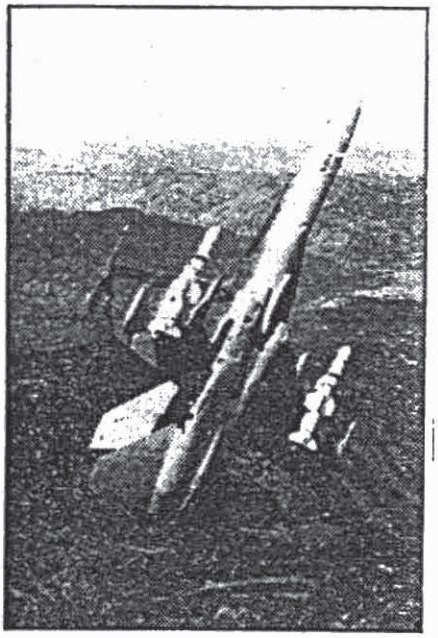
Gegen dieses Defilee ist bereits ein politischer Protest erhoben worden. Verschiedene Kreise finden, dass das Oberwallis mit der überbordenden Militärpräsenz und mangelnder Arbeitsplatzabdeckung nicht gerade das ideale Einzugsgebiet für eine solche Truppenschau sei. Wer weiss, vielleicht versucht das EMD gerade mit diesem Defilee Goodwill für die Armee zu schaffen. Nötig hat sie es.

Das Geb Inf Rgt 5 ist als eine der ersten Einheiten auf das neue Sturmgewehr 90 umgerüstet worden und soll in Brig mit dieser Waffe und im neuen Kleid defilieren.

4

Walliser Bote 4.10.88

Bündner Zeitung
4.10.88



Sie sticht künftig in Helvetiens Himmel: die «Hornisse» von McDonnell Douglas.
(Keystone)

Bundesrat für F/A-18 «Hornet»

(sda) Mit dem Rüstungsprogramm 1990 wird dem Parlament die Beschaffung von 34 Kampfflugzeugen des Typs F A-18 «Hornet» (Hornisse) beantragt. Der Chef des Eidg. Militärdepartementes (EMD), Arnold Koller, hat am Montag im Einvernehmen mit dem Bundesrat die Typenwahl für das neue Kampfflugzeug getroffen. Die Kosten sind auf 3 Milliarden Franken plafoniert. Die F-18 von McDonnell Douglas und US-Navy schlug in der Schlussevaluation mit einer fünfwöchigen Flugerprobung in Payerne als letzten Konkurrenten den F-16 «Fighting Falcon» (Kampffalke) von General Dynamics und der amerikanischen Luftwaffe aus dem Feld. Die F-18 ist zwar rund 15 Prozent teurer, schnitt aber bei den Leistungen um rund einen Drittel besser ab.

Bericht auf Seite 11.

St. Galler Tagblatt
4.10.88

Bundesrat will den F/A-18

Das amerikanische Kampfflugzeug F/A-18 Hornet («Hornisse») soll Mitte der 90er Jahre die Mirage III S als Abfangjäger der schweizerischen Flugwaffe ablösen. Dies hat der Bundesrat gestern nach Abschluss der Hauptevaluation entschieden, bei der die «Hornisse» und der F-16 Fighting Falcon verglichen worden waren. Wie EMD-Chef Koller erklärte, schnitt der F/A-18 bei der Kosten-Wert-Rechnung einen Drittel besser ab als das Konkurrenzprodukt. Die Beschaffung der 34 Flugzeuge soll nicht mehr als 3 Mrd Fr. kosten.

Mit dem Entscheid des Bundesrates sei die Typenwahl definitiv, auch wenn vor dem Parlamentsentscheid der französische Mirage 2000 verbessert oder der schwedische Jas-Gripen seinen Erstflug absolvieren würde. Aufgrund des Typenentscheides wird nun die detaillierte Beschaffungsbotschaft ausgearbeitet, welche dem Parlament 1990 unterbreitet werden soll. Die erste Staffel soll Ende 1994 einsatzbereit sein. (ap)

«Aktualität» und «Schweiz»

6

Die Ostschweiz 4.10.88

Skandal wie beim Mirage kaum mehr möglich

Pannen blieben nicht aus

Die Geschichte der Flugzeugbeschaffungen in der Schweizer Armee ist nicht frei von Pannen. Vermochte dieses Geschäft zwischen 1918 und 1945 noch kaum die Gemüter zu erregen, haben nach dem Zweiten Weltkrieg zahlreiche Flugzeugbeschaffungen für hitzige politische Diskussionen gesorgt. Die Flugzeuge wurden nicht nur technisch besser und militärisch wichtiger: immer mehr wurden auch die Finanzen zum Problem. Zum Skandal wurde in den sechziger Jahren der Kauf neuer Mirage-Flugzeuge.

Zwischen den beiden Weltkriegen ging das militärische Flugwesen fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit vonstatten. Dies obwohl der Bundesrat bereits 1929 in der Botschaft über die «Beschaffung von Flugzeugen, Flugmotoren und anderem Korpsmaterial für die

Von unserem Bundeshaus-Redaktor Markus Rohner

Fliegertruppen» klar festhielt: «So sicher es ist, dass auch wir ein unseren Verhältnissen angepasstes militärisches Flugwesen unbedingt nötig haben, so sicher ist anderseits, dass wir hier vor einer der schwierigsten Aufgaben unserer Landesverteidigung stehen». In der Tat.

P-16 stürzt in den Bodensee

1947 forderte der Bundesrat vom Parlament bei der ersten Kampfflugzeuge-Vorlage einen 64,4-Millionen-Franken-Kredit für 76 Vampire-Flugzeuge. Nur knapp hiess der Nationalrat (74 gegen 59 Stimmen) die Vorlage damals gut. Zwei Jahre später galt es weitere 100 Vampire zu beschaffen. Und der Kauf neuer Militär-Flugzeuge ging munter weiter: 1951 und 1953 wurden so insgesamt 250 Venoms der Flugwaffe einverleibt.

Wurden Vampire und Venom in den fünfziger Jahren vom Parlament noch geschluckt, sorgte die nächste Beschaffung bereits für mehr Aufregung. Der von den staatlichen Flugzeugwerken Emmen entwickelte N-20 lag im Clinch mit dem P-16, einem Produkt der Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (FFA). Der «private» P-16 stach schliesslich unter starken Schwefeldämpfen und zahlreichen Intrigen den «staatlichen» N-20 aus. 1958 bewilligte das Parlament 407 Mio Franken für den Kauf von 100 solchen P-16. Doch der Sturz eines P-16 in den Bodensee bedeutete im März 1958, trotz hoffnungsvollen Plänen, das Ende der Schweizer Militär-Flugzeugindustrie. Auf den Bau des P-16 wurde fortan verzichtet, obwohl in internationalen Aviatikkreisen das Flugzeug als «hervorragend» bezeichnet worden war.

Die Mirage wird gekauft

Im EMD wurde schnell gehandelt. Nach dem Rückzug des veralteten französischen Mystere verlangte der Bundesrat 1961 vom Parlament einen 871-Mio-Kredit für die Beschaffung von 100 Mirages, um nur drei Jahre später einen Nachtragskredit von 576 Millionen anzufordern. Eine parlamentarische Untersuchungskommission unter dem Vorsitz von Kurt Furgler verlangte in der Folge unter anderem eine Reorganisation der Kriegsmaterialbeschaffung. Vorerst allerdings ohne grossen Erfolg.

«Mirage-Skandal nicht mehr möglich

Ein Mirage-Skandal, wie er in den sechziger Jahren die Schweiz erschütterte, sei heute nicht mehr möglich. Wer dies sagt ist einer, der es wissen muss: Peter Urio, welcher 1972 an der Universität Genf eine Dissertation über das Problem «Flugzeugbeschaffungen» erarbeitet hat. Habe bei der Mirage-Beschaffung noch jede wissenschaftlich moderne Form der Evaluation gefehlt, so sei dieses Manko inzwischen ausgemerzt worden. Und Bundesrat Koller ler hat gestern gleich mehrmals auf das anspruchsvolle und weltweit einzigartige Evaluationsverfahren beim Kauf des F-18 hingewiesen. Eine grosse Anzahl von Fachleuten ist heute bei der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) vorhanden, eine «Militärauswahl» wie beim Mirage scheint kaum mehr möglich.

7

St. Galler Tagblatt 4.10.88

Flugzeugbeschaffung: Folgegeschäfte in Milliardenhöhe

Die F/A-18 kostet noch mehr

Die Schweiz hat sich für die McDonnell Douglas F/A-18C Hornet (Hornisse) entschieden. Im Vergleich zum Konkurrenzmodell General Dynamics F-16C ist die Hornet nicht moderner und nur unwesentlich leistungsfähiger, aber in mehreren Beziehungen raffinierter, perfekter – und pannenanfälliger.

SEPP MOSER

Diese Aussage trifft nicht auf die Triebwerke zu. Die F/A-18 hat zwei Triebwerke, die F-16C eines. Statistiken der amerikanischen Streitkräfte, die seit Jahren beide Typen einsetzen, zeigen denn auch, dass die Zahl der durch einen Triebwerkschaden verursachten Unfälle bei der F-16 um rund 10% höher liegt als bei der F/A-18.

Dies betrifft jedoch nicht die Gesamtzahl der Unfälle (nur rund ein Drittel aller Abstürze geht auf das Konto der Triebwerke): insgesamt ist die Verlustquote für die F-16 geringfügig kleiner als für die F/A-18.

Im Hinblick auf die hochgezüchteten elektronischen Systeme der F/A-18 stellt sich die Frage, ob die Schweiz das Know-how und die Fachleute bereitstellen kann, die es zur Aufrechterhaltung einer hinreichenden Einsatzbereitschaft der ohnehin (mit voraussichtlich nur 34 Flugzeugen) extrem kleinen Flotte benötigen wird.

Wer weiss, wie weit unser Land in den Bereichen Elektronik und Systemtechnik zurückliegt – unsere Industrie ist nicht einmal in der Lage, ein modernes Militärfunkgerät zu konstruieren, von Computern und miniaturisierten Navigationssystemen nicht zu reden –, wird diesbezüglich mit Interesse der bevorstehenden Parlamentsdebatte entgegensehen.

Tatsache ist jedenfalls, dass die F/A-18 gerade wegen der Komplexität ihrer Systeme auf dem Weltmarkt nur wenig Resonanz gefunden hat. Ausser den USA haben nur gerade Kanada, Australien und Spanien das Flugzeug bestellt; die F-16 dagegen fliegt heute bereits in 17 Ländern.

Wie hoch ist die Preisdifferenz?

Unklar ist im Augenblick, wie die vom EMD angegebene Preisdifferenz zwischen den beiden Flugzeugen von etwa 15% zustande gekommen ist. Gemäss dem Rechenschaftsbericht des US-Verteidigungsministeriums an den Kongress enthält das Budget des gegenwärtig laufenden Finanzjahres 3 Mio Dollar für 72 zu beschaffende F/A-18 2359 und 1 Mio Dollar für 180 F-16 3709. Rechnet man diese Beträge auf ein einzelnes Flugzeug um, so kostet eine F/A-18 genau 59% mehr als eine F-16.

In früheren Finanzjahren war die Differenz noch grösser (im Finanzjahr 1987, dem letzten definitiv abgerechneten, betrug sie 95%), doch ist zu berücksichtigen, dass derartige Beschaffungsprogramme sehr vielschichtig und von vielen Variablen geprägt sind. Immerhin scheint die Spanne zwischen 59% («günstigste» US-Zahlen) und 15% (Schweizer Zahlen) so gross, dass man von der für nächstes Jahr vorgesehenen Beschaffungsbotschaft eine ausführliche Begründung wird erwarten dürfen.

Dies um so mehr, als unlängst ein Korruptionsskandal in Washington ausgerechnet dieses Geschäft betraf: Ein Lobbyist von McDonnell Douglas soll Offertunterlagen von General Dynamics gekauft und als Basis für Kampfofferten verwendet haben.

Schliesslich bleibt das Problem der Bewaffnung. Gemäss dem Antrag des Bundesrates soll die F/A-18 mit der Luft-Luft-Lenkwaffe «Sparrow» beschafft werden. Diese Waffe entspricht dem heutigen Stand der Technik, wird aber bei der Indienststellung des Flugzeuges veraltet sein. Die wesentlich leistungsfähigere Nachfolgewaffe Amraam, für die das Flugzeug eigentlich vorgesehen ist, befindet sich derzeit noch in der Erprobung.

Es ist – trotz einiger unverbindlicher Äusserungen von amerikanischer Seite – ungewiss, ob sie für die Schweiz je käuflich sein wird, und wenn ja, wann und zu welchem Preis.

Die Amraam wird aber, sollte sie je erhältlich sein, pro Schuss eher eine ganze als eine halbe Mio Fr. kosten. Es ist also davon auszugehen, dass in einigen Jahren ein Folgegeschäft von einer halben bis einer Milliarde Franken auf uns zukommt – ein Geschäft, das heute präjudiziert wird und von dem, wie man meinen möchte, zumindest öffentlich die Rede sein soll, auch wenn es aus zeitlichen und politischen Gründen nicht in die eigentliche Beschaffungsbotschaft integriert werden kann.

St. Galler Tagblatt 4.10.88

Interview mit Walter Dürig, Chef Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

«F/A-18 bringt mehr Nutzen»

Gestern hat EMD-Chef Arnold Koller den Typenentscheid für das neue Kampfflugzeug bekannt gegeben, das die Mirage III S in den 90er Jahren ablösen soll. Die Wahl ist auf den amerikanischen F/A-18 von McDonnell Douglas gefallen. Das «Tagblatt» hat sich mit dem Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Korpskommandant Walter Dürig, über diesen Entscheid unterhalten, der schon im Vorfeld einigen Staub aufgewirbelt hat.

«Tagblatt»: Herr Korpskommandant, brauchen wir überhaupt neue Kampfflugzeuge?

Dürig: Sowohl die Nato wie der Warschauer Pakt stationieren derzeit in wachsendem Umfang neue Generationen von Kampfflugzeugen. Diese können im Tiefflugverband, bei Tag und bei Nacht, mit dem Einsatz von Distanzwaffen und allen Mitteln der elektronischen Kriegsführung in unseren Luftraum eindringen. Wir sind derzeit nicht in der Lage, solchen neuartigen Bedrohungen entgegenzutreten.

Höherer Preis gerechtfertigt?

Wenn schon immer geklagt wird, Rüstungsbudgets seien knapp bemessen, weshalb wurde denn der F/A-18 gewählt, der 15% teurer ist als der F-16?

Das System F/A-18 verbindet die Vorteile modernster Technologie mit der Möglichkeit einer optimalen Nutzung. Es zeichnet sich vor allem durch eine gute Ausbaureserve für spätere

Fliegerchef Dürig. Bild: asl

Kampfwertsteigerungen und ein äusserst anpassungsfähiges Software-Konzept aus. Alles Eigenschaften, die bei unserer langen Nutzungsdauer entscheidend sind.

Aber rechtfertigt dies einen höheren Preis, nachdem der F-16 ebenfalls sehr gute Noten bekommen hat?

Damit der F-16 für die Verwendung in unserem Luftverteidigungssystem ein vergleichbares Niveau mit dem F-18 erreicht, müssten einige tiefgreifende, risikoreiche «Helvetisierungen», Anpassungen an schweizerische Gegebenheiten, vorgenommen werden.

Nun ist aber die Befürchtung geäussert worden, mit dem Unterschreiten der immer wieder genannten 40 notwendigen Abfangjäger werde unser Kampfpotential geschwächt...

Die Zahl 40 war nie eine «offizielle Grösse». Es bedurfte lediglich einer Kalkulationsbasis. Angesichts der hervorragenden Leistungen des F/A-18 von einem verminderten Kampfpotential zu sprechen, ist ungerechtfertigt. Die beiden Flugzeuge wurden übrigens einer gründlichen Kostenwertanalyse unterzogen. Nach sorgfältigster Beurteilung der Aspekte des Einsatzes, der Logistik, der technischen Reife und Realisierbarkeit in Form eines Bewertungsschemas ergab sich für den gewählten F/A-18 ein Gesamtnutzen, der rund ein Drittel höher liegt als derjenige des F-16. Die Typenwahl basiert somit auch auf einem eindeutig günstigeren Kosten-Wert-Verhältnis.

Wird nun bei der Logistik, den Ersatzteilen oder gar bei den Waffen gespart? Der Gesamtkredit von 3 Mrd Fr. ist ja bindend.

Keineswegs, gerechnet wird mit einem Dollarkurs von Fr. 1.60 und einem Preisstand per Oktober 1990. Der Beschaffungsumfang umfasst neben den 34 Abfangjägern auch Bodenausrüstungen, Ersatzteile, das Equipment für elektronische Kriegsführung, Ausbildungshilfen und die im Beschaffungszeitraum erhältlichen Luft-Luft-Lenkwaffen.

Stichwort «Waffen»: Kürzlich wurde bemängelt, dass die Amraam, eine Luft-Luft-Lenkwaffe mit sogenannter Überhorizontweite, möglicherweise gar nicht erhältlich sei; ausserdem würden die Kosten neuartiger Lenkwaffen so hoch, dass Nachtragskredite vorprogrammiert seien...

Wir werden mit dem Sparrow, einem System, welches zur autonomen Zielsuche fähig ist, die modernste, derzeit beschaffungsreife Luft-Luft-Lenkwaffe überhaupt erhalten. Die Amraam ist noch gar nicht beschaffungsreif. Wenn wir diese zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht ziehen, so wird dies in Form eines neuen Rüstungsgeschäftes geschehen.

Die schweizerischen Flugzeugbeschaffer operieren mit dem Generationenprinzip, das bedeutet, dass beim Ausscheiden eines überalterten Flugzeuges das zweitälteste seinen Platz einnimmt. Nun sind aber Zweifel laut geworden, ob der «Tiger» den «Hunter» als Erdkämpfer ablösen könne...

Die Studien zu diesem Problem sind im vollen Gang, dazu gehören auch die Abklärungen über den Helikoptereinsatz oder die Rolle des «Tigers» und die Abgrenzungen zwischen Waffensystemen. Der «Tiger» hat übrigens gute Voraussetzungen als Erdkämpfer und wird in verschiedenen Staaten in dieser Eigenschaft eingesetzt, so z.B. in Saudi-Arabien.

Interview: Mélanie Rietmann

9

Appenzeller Zeitung 4.10.88

«Hornisse» sticht den «Falken» aus

Bundesrats-Entscheid: Das neue schweizerische Kampfflugzeug für die neunziger Jahre und damit der «Mirage»-Ersatz heisst «F/A-18-Hornet»

Bundesrat Arnold Koller hat am Montag im Einvernehmen mit der Landesregierung den Typenentscheid für den Nachfolger der «Mirage IIIS» getroffen. Im Rennen standen in der letzten Evaluierungsphase neben dem F-18 noch der ebenfalls amerikanische Flugzeugtyp «F-16 Fighting Falcon».

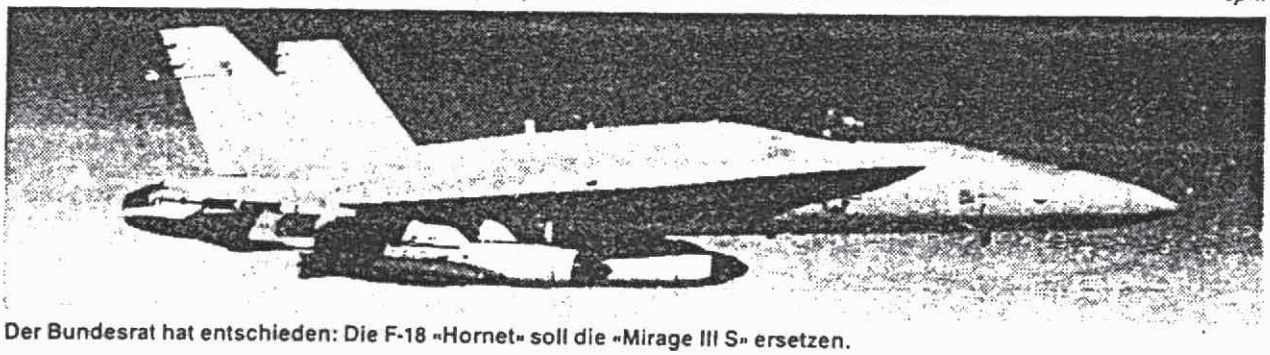
Gründe für die «Hornisse»

Warum die «Hornisse»? Koller: «Entscheidend für unsere Beurteilung war, dass der F-18 in der auf unsere Einsatzverhältnisse ausgerichteten Kosten-Wert-Rechnung um rund einen Drittel besser abschneidet als der F-16.» Für den F-18 sprächen vor allem sein ausgezeichnetes Bordradar, grosse Flugsicherheit, hervorragende Situations- und Kampfübersicht sowie ein grosses Kampfwertsteigerungs-Potential. Er benötige auch weniger risikobehaftete «*Helvetisierungen*» als der F-16.
Dazu fiel vor allem ins Gewicht, dass er mit den modernsten gegenwärtig verfügbaren Waffen, den «Sparrow Aim-7M-Radar-Luft-Luft-Lenkwaffen» ausgerüstet wird. Und von Verteidigungsminister Frank Carlucci habe er, Koller, am Montag einen Brief erhalten, in dem zugesichert wird, dass die Schweiz später auch die zurzeit in Entwicklung stehende «Amraam-Lenkwaffe» erhalten könne, freilich erst in der zweiten Hälfte der 90er Jahre.

Somit sei die Flugzeugbeschaffung 1990 nicht das grösste Rüstungsbeschaffungs-Projekt, sondern immer noch der *Leopardpanzer,* referierte Koller. Die Finanzierung sei im Rahmen der verfügbaren Militärkredite gesichert. Von einem unsere Möglichkeiten übersteigenden «Grossmacht-Vorhaben» könne nicht die Rede sein. Eine Lizenzfabrikation in der Schweiz werde geprüft. Die Lieferfirma *McDonnell Douglas* habe sich aber verpflichtet, ihren Anteil so oder so zu hundertprozentig bei Schweizer Firmen wirtschaftlich auszugleichen.

Ablösung der Mirage

Die 34 Flugzeuge lösen die ursprünglich 36, heute noch 30 Mirage ab. Das ergibt 3 Staffeln à 8 Flugzeuge. Sie werden für Luftpolizeiaufgaben im Neutralitätsschutz und Abfangjagd im Kriegsfall sowie zum Schutz von Bevölkerung und Infrastruktur unseres Landes eingesetzt werden. *spk.*



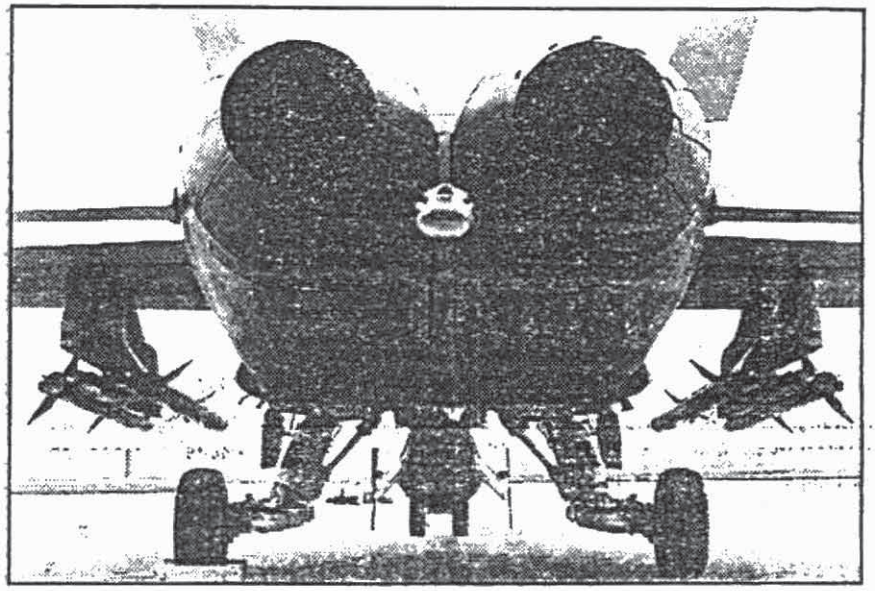
Der Bundesrat hat entschieden: Die F-18 «Hornet» soll die «Mirage III S» ersetzen.

10

Bündner Zeitung 4.10.88

Der «Kampffalke» wurde von der «Hornisse» ausgestochen

(ap) Das amerikanische Kampfflugzeug F/A-18 Hornet soll Mitte der 90er Jahre die Mirage III S als Abfangjäger der schweizerischen Flugwaffe ablösen. Dies hat der Bundesrat am Montag nach Abschluss der Hauptevaluation entschieden, bei der die «Hornisse» und der F-16 Fighting Falcon verglichen worden waren. Wie EMD-Chef Arnold Koller erklärte, schnitt die F/A-18 bei der Kosten/Wert-Rechnung um einen Drittel besser ab als die Konkurrentin. Die Beschaffung der 34 Flugzeuge soll nicht mehr als drei Milliarden Franken kosten.



Die F A-18 Hornet von hinten – mit einem Blick auf das zweistrahlige Triebwerk. (Keystone)

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 Koller als «das zur Wahrung der Lufthoheit unseres Landes und zur Verteidigung unseres Luftraumes bestgeeignete Waffensystem». Diese Beschaffung bedeute nicht ein Grossmacht-Vorhaben, das die Möglichkeiten der Schweiz übersteige. Solche modernen Kampfflugzeuge seien bereits in Dänemark, Belgien, Holland und Spanien in grosser Zahl im Einsatz.

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

Einzigartiger Vergleich

Dem Typenentscheid ging nach Angaben des EMD-Chefs ein weltweit einzigartiger Vergleich der zwei Maschinen voraus: Mit messbaren Kriterien und Zahlenwerten könne belegt werden, dass die F A-18 für schweizerische Verhältnisse bezüglich Einsatz, Logistik, technischer Reife, Beteiligungsmöglichkeit der einheimischen Industrie und künftigem Kampfwertsteigerungspotential eindeutig an der Spitze liegt. Der Systempreis der F A-18 mit allem nötigen Zubehör ist zum einen 15 Prozent teurer als der der Konkurrentin, wobei auf den Preisstand vom Oktober 1990 und einen Dollarkurs von 1.60 abgestellt wird. Anderseits fällt aber die auf die schweizerischen Verhältnisse ausgerichtete Kosten Wert-Rechnung einen Drittel besser auf als jene der F-16. Für die «Hornisse» sprechen laut Koller vor allem der ausgezeichnete Bordradar, grosse Flugsicherheit, hervorragende Situations- und Kampfübersicht sowie ein grosses Kampfwertsteigerungspotential. Zudem benötige sie weniger risikobehaftete «Helvetisierungen» als die Konkurrentin. Die Betriebskosten lägen dank fortgeschrittener Technik unter denjenigen der Mirage, bei der eine Flugstunde zwischen 9000 und 10 000 Franken koste.

Drei Staffeln

Die 34 Maschinen vom Typ F A-18 ermöglichen die Ablösung von ursprünglich 36, heute noch 30 Mirages III S als Abfangjäger. Inbegriffen sind die Reserven für die lange Einsatzdauer, die für die F A-18 auf 30 Jahre veranschlagt wird. Berechnungen haben nach Koller gezeigt, dass drei Staffeln zu acht Flugzeugen das militärische Pflichtenheft für Luftpolizeiaufgaben im Neutralitätsschutz und Abfangjagd im Kriegsfall zum Schutz von Bevölkerung und Infrastruktur der Schweiz bei Tag und Nacht voll zu erfüllen vermöchten. Dank der Leistungsfähigkeit der modernen Jagdflugzeuge reichten 34 Flugzeuge aus.

Da zwei Staffeln in Felduntersänden und eine Staffel der neuen Flugzeuge in abgeänderte Kavernen untergebracht werden müssen, rechnet das EMD mit zusätzlichen Schutzbaukosten von rund 200 Millionen. Diese Aufwendungen sollen in einer besonderen Baubotschaft dem Parlament vorgelegt werden.

11

Aargauer Tagblatt 4.10.88

34 Kampfflugzeuge F/A-18 sollen beschafft werden

«Hornisse» sticht «Kampffalken» aus

sda. Mit dem Rüstungsprogramm 1990 wird dem Parlament die Beschaffung von 34 Kampfflugzeugen des Typs F/A-18 «Hornet» (Hornisse) beantragt. Der Chef des Eidg. Militärdepartementes (EMD), Arnold Koller, hat gestern im Einvernehmen mit dem Bundesrat die Typenwahl für das neue Kampfflugzeug getroffen. Die Kosten sind auf 3 Milliarden Franken plafoniert.

Der F-18 von McDonnell Douglas und US Navy schlug in der Schlussevaluation mit einer fünfwöchigen Flugerprobung in Payerne als letzten Konkurrenten den F-16 «Fighting Falcon» (Kampffalke) von General Dynamics und der amerikanischen Luftwaffe aus dem Feld. Der F-18 ist zwar rund 15 Prozent teurer, schnitt aber bei den Leistungen um rund einen Drittel besser ab.

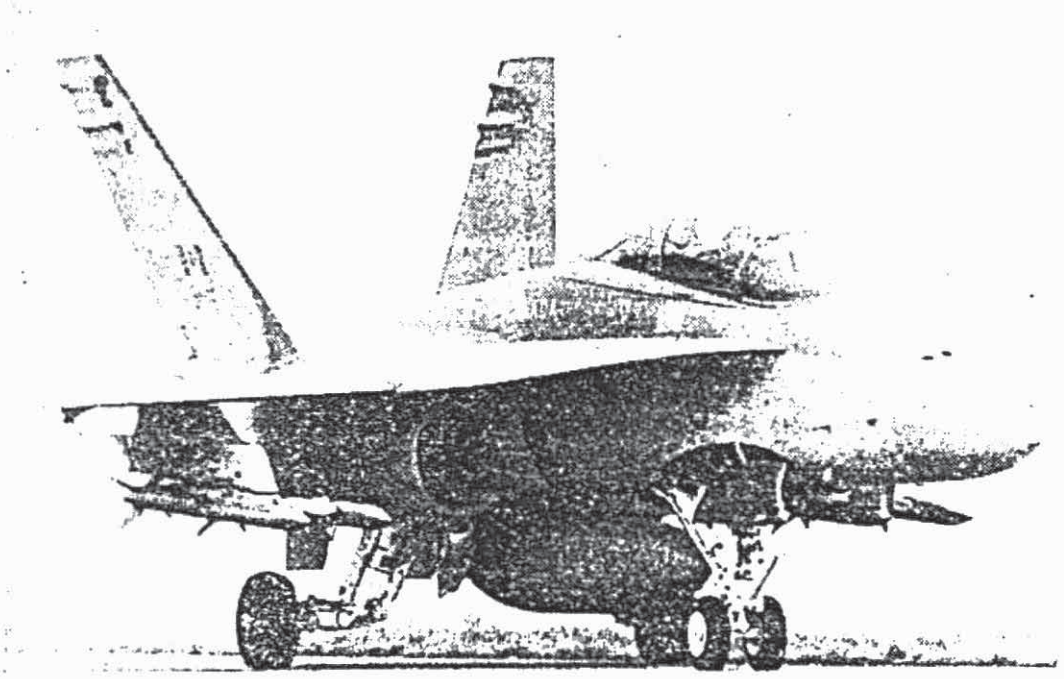
Der F-18 ist nach den Worten von Bundesrat Koller das zur Wahrung der Lufthoheit und Verteidigung des schweizerischen Luftraumes bestgeeignete Waffensystem. Die «Hornissen» sollen Mitte der neunziger Jahre die Aufgabe der 30 verbliebenen Mirage IIIS als Abfangjäger übernehmen und bestandesmässig die Hunter ersetzen. Die erste der künftigen drei F-18-Staffeln (24 Einsatz- und 10 Reserveflugzeuge) soll Ende 1994 einsatzfähig sein.

Nicht mehr als 3 Milliarden

Wie Koller betonte, werden sich die Beschaffungsinstanzen strike an den finanziellen Plafond von 3 Milliarden als Obergrenze zu halten haben. Diese Summe liege niedriger als der Beschaffungskredit für den Kampfpanzer Leopard, sei in der langfristigen Finanzplanung enthalten und könne im Rahmen der verfügbaren Militärkredite auch finanziert werden. Damit dürfte unterstrichen sein, «dass hier kein unsere Möglichkeiten übersteigendes Grossmacht-Vorhaben verwirklicht wird».

Drei Staffeln zu acht Flugzeugen vermögen laut Koller das militärische Pflichtenheft für Luftpolizeiaufgaben im Neutralitätsschutz und Abfangjagd im Kriegsfall zum Schutz von Bevölkerung und Infrastruktur bei Tag und Nacht voll zu erfüllen. Dank der Leistungsfähigkeit und hohen Verfügbarkeit moderner Jagdflugzeuge reichten 34 Flugzeuge aus.

Weiterer Bericht und Kommentar Seite Schweiz



Teurer, aber besser: Kampfflugzeug F/A-18 «Hornet».

Aargauer Tagblatt 4.10.88

Warum fiel die Wahl auf die F/A-18?

Resultat einer gründlichen Evaluation

sda/at. Für die Typenwahl des neuen Kampfflugzeuges entscheidend war nach den Ausführungen von EMD-Vorsteher Arnold Koller, dass der F-18 in der auf schweizerische Einsatzverhältnisse ausgerichteten Kosten/Wert-Rechnung um rund einen Drittel besser abschneidet als sein letzter Konkurrent. Für die «Hornisse» sprächen vor allem ihr ausgezeichneter Bordradar, grosse Flugsicherheit, hervorragende Situations- und Kampfübersicht und ein grosses Kampfwertsteigerungspotential. Der F-18 benötige auch weniger risikobehaftete «Helvetisierungen» als der F-16. Die Betriebskosten lägen unter jenen der Mirage, deren Flugstunde 9000 bis 10000 Franken kostet. Der F-18 wird auch von Milizpiloten geflogen werden können.

Die gründliche Evaluation schliesse es aus, auf den Typenentscheid zurückzukommen. Auch wenn der französische Mirage 2000 noch vor dem Parlamentsentscheid verbessert werden und der schwedische JAS-Gripen seinen Erstflug absolvieren sollte oder es sich bewahrheiten sollte, dass der russische Mig-29 den strengen Massstäben schweizerischer Beschaffungsvorhaben zu genügen vermöchten, könnten diese und andere Flugzeuge nurmehr als potentielle Kandidaten für die übernächste Flugzeugbeschaffung in Betracht gezogen werden, sagte Bundesrat Koller.

100 Prozent wirtschaftlicher Ausgleich?

Es ist vorgesehen, eine Staffel auf einem Flugplatz mit Kavernen und zwei Staffeln auf zwei Flugplätzen mit Feldunterständen unterzubringen. Dies erfordert Anpassungen der vorhandenen Schutzbauten, die zum Teil aus den fünfziger Jahren stammen. Die Kosten hiefür wie auch für Betrieb, Unterhalt und Ausbildung werden gegenwärtig ermittelt. Das EMD rechnet mit 6 bis 9 Prozent der Systemkosten, also mit 180 bis 270 Millionen, die gesondert beantragt werden.

Abgeklärt werden zurzeit auch Beteiligungsmöglichkeiten für die schweizerische Industrie. Die amerikanischen Hersteller des F-18 sind bereit, ihren Anteil aus diesem Vorhaben zu 100 Prozent wirtschaftlich auszugleichen. Konkrete Aussagen über den Umfang der direkten und indirekten Beteiligung wird erst die Botschaft an das Parlament bringen. Sie soll dem Bundesrat anfangs 1990 unterbreitet werden.

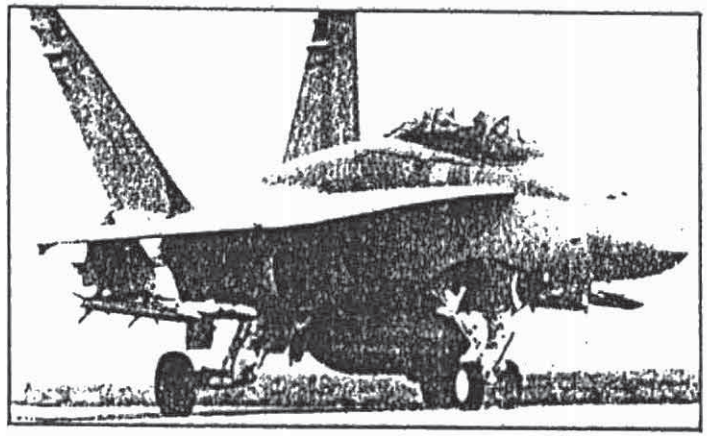
Zuger Tagblatt 4.10.88

Hornisse stach alle aus

Neues Kampfflugzeug zweimotorig

BERN – Der Bundesrat hat sich gestern in einem weiteren Zwischenentscheid zur Beschaffung des neuen Kampfflugzeuges für die F/A-18 Hornet von McDonnell Douglas entschieden. Wie EMD-Chef Arnold Koller vor der Presse erklärte, sind 35 Flugzeuge zur Beschaffung vorgesehen.

AP. Diesen Typenentscheid zugunsten des F/A-18 Hornet und gegen den F-16 Fighting Falcon fällte der Bundesrat aufgrund der Hauptevaluation, bei der sich die Hornisse nach Angaben des Eidgenössischen Militärdepartements (EMD) als «das zur Wahrung der Lufthoheit unseres Landes und zur Verteidigung unseres Luftraumes bestgeeignete Waffensystem» erwies. Koller betonte, dass mit dem Entscheid des Bundesrates die Typenwahl definitiv sei, auch wenn vor dem Parlamentsentscheid der französische Mirage 2000 verbessert oder der schwedische Jas-Gripen seinen Erstflug absolvieren würde.



Teurer, aber besser: Zu diesem Schluss kam die umfassende Flugzeugevaluation. Deshalb wird jetzt der Hornet beschafft. Foto Keystone

Aufgrund des Typenentscheides wird nun die detaillierte Beschaffungsbotschaft an die eidgenössischen Räte ausgearbeitet, welche 1990 unterbreitet werden soll.

■ **Kommentar auf dieser Seite**
■ **Mehr auf Seite 39**

Zuger Bahnhofmodelle im Vergleich Seite 11

Entscheid wirft auch Fragen auf

Landesverteidigung ist kostspielig. Diese Tatsache belegt auch das gestern mit dem bundesrätlichen Typenentscheid zugunsten des amerikanischen Kampfflugzeuges F/A-18 Hornet in seine wichtigste Phase getretene Beschaffungsvorhaben. Rund drei Milliarden Franken sollen die 34 Flugzeuge kosten – und zweifellos wird der Kauf noch weitere happige Kosten nach sich ziehen, beispielsweise für eine spätere Nachrüstung auf noch modernere Waffensysteme. Trotz diesen hohen Beträgen muss aber relativiert werden: Die Hornisse kostet uns beispielsweise nur ein Drittel dessen, was wir im günstigsten Fall für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale auszugeben gedenken.

Dass sich der Bundesrat für die teurere der beiden zuletzt noch zur Diskussion stehenden Alternativen entschied, ist nur folgerichtig, kam man doch nach einem äusserst anspruchsvollen Prüfungsverfahren zum Schluss, dass der F/A-18 die dem neuen Flugzeug zugedachten Aufgaben am besten lösen könne. Denn wenn schon Milliarden ausgegeben werden, dann muss damit ein Optimum herausgeholt werden. Es wäre also geradezu unverantwortlich, bloss aus budgetkosmetischen Gründen ein Gerät zu beschaffen, von dem man letztlich dann doch nicht hundertprozentig überzeugt ist.

Doch dieser Entscheid hat Konsequenzen: Es wurde das komplexere System gewählt, entsprechend höher sind die Anforderungen an jene, die damit umzugehen haben. Damit stellen sich einmal mehr Fragen grundsätzlicher Art. Wie weit kann und soll die kleine Schweiz auf dem Gebiet der immer aufwendiger werdenden Waffensysteme noch mithalten? Oder: Sind unsere Strukturen und Organisationsformen ebenso hochstehend wie das moderne Material? Bundesrat und Armeespitze werden darauf Antworten geben müssen.

Übrigens: Es wäre effektiver, diese Fragen bei einer Beschaffung zu diskutieren als im Zusammenhang mit der unsinnigen Armee-Abschaffungs-Initiative.

Werner Steinmann

13

14

Zuger Tagblatt 4.10.88

«Das am besten geeignete Waffensystem»

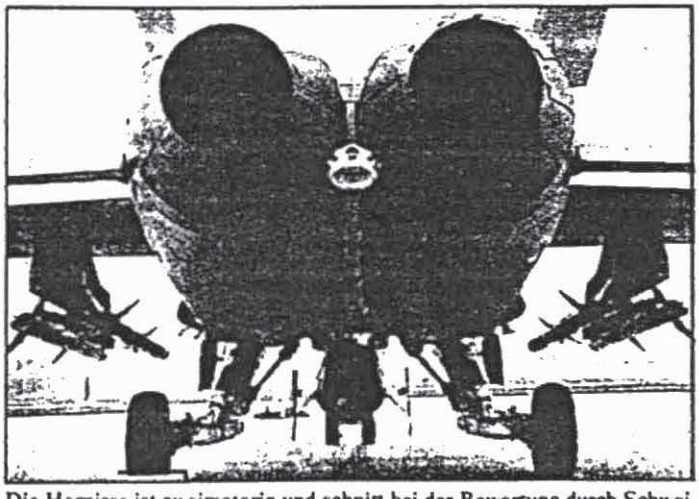
Typenentscheid ist für Bundesrat Arnold Koller definitiv: F/A-18

BERN – Das amerikanische Kampfflugzeug F/A-18 Hornet soll Mitte der neunziger Jahre die Mirage III S als Abfangjäger der schweizerischen Flugwaffe ablösen. Dies hat der Bundesrat gestern nach Abschluss der Hauptevaluation entschieden, bei der die «Hornisse» und der F-16 Fighting Falcon verglichen worden waren. Wie EMD-Chef Arnold Koller erklärte, schnitt die F/A-18 bei der Kosten/Wert-Rechnung einen Drittel besser ab als die Konkurrentin. Die Beschaffung der 34 Flugzeuge soll nicht mehr als drei Milliarden Franken kosten.

AP. 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 Koller als «das zur Wahrung der Lufthoheit unseres Landes und zur Verteidigung unseres Luftraumes bestgeeignete Waffensystem». Diese Beschaffung bedeute nicht ein Grossmachtvorhaben, das die Möglichkeiten der Schweiz übersteige. Solche modernen Kampfflugzeuge seien bereits in den USA, in Dänemark, Belgien, Holland und Spanien in grosser Zahl im Einsatz.

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

Dem Typenentscheid ging nach Angaben des EMD-Chefs ein weltweit einzigartiger Vergleich der zwei Maschinen voraus: Mit messbaren Kriterien und Zahlenwerten könne belegt werden, dass der F/A-18 für schweizerische Verhältnisse bezüglich Einsatz, Logistik, technischer Reife, Beteiligungsmöglichkeit der einheimischen Industrie und künftigem Kampfwertsteigerungspotential eindeutig an der Spitze liegt.



Die Hornisse ist zweimotorig und schnitt bei der Bewertung durch Schweizer Spezialisten ausgezeichnet ab. Foto Keystone

Betriebskosten tiefer als Mirage

Der Systempreis der F/A-18 mit allem nötigen Zubehör ist zum einen 15 Prozent teurer als der der Konkurrentin, wobei auf den Preisstand vom Oktober 1990 und einen Dollarkurs von 1.60 abgestellt wird. Anderseits fällt aber die auf die schweizerischen Verhältnisse ausgerichtete Kosten/Wert-Rechnung einen Drittel besser aus als jene der F-16. Für die «Hornisse» sprechen laut Koller vor allem der ausgezeichnete Bordradar, grosse Flugsicherheit, hervorragende Situations- und Kampfübersicht sowie ein grosses Kampfwertsteigerungspotential. Zudem benötige sie weniger risikobehaftete «Helvetisierungen» als die Konkurrentin. Die Betriebskosten lägen dank fortgeschrittener Technik unter denjenigen der Mirage, bei der eine Flugstunde zwischen 9000 und 10 000 Franken koste.

Die 34 Maschinen vom Typ F/A-18 ermöglichen die Ablösung von ursprünglich 36, heute noch 30 Mirages III S als Abfangjäger. Inbegriffen sind die Reserven für die lange Einsatzdauer, die für die F/A-18 auf 30 Jahre veranschlagt wird. Berechnungen haben nach Koller gezeigt, dass drei Staffeln zu acht Flugzeugen das militärische Pflichtenheft für Luftpolizeiaufgaben im Neutralitätsschutz und Abfangjagd im Kriegsfall zum Schutz von Bevölkerung und Infrastruktur der Schweiz bei Tag und Nacht voll zu erfüllen vermöchten. Dank der Leistungsfähigkeit der modernen Jagdflugzeuge reichten 34 Flugzeuge aus.

Neue Umstände

Da zwei Staffeln in Feldunterständen und eine Staffel der neuen Flugzeuge in abgeänderten Kavernen untergebracht werden müssen, rechnet das EMD mit zusätzlichen Schutzbaukosten von rund 200 Millionen. Diese Aufwendungen sollen in einer besonderen Baubotschaft dem Parlament vorgelegt werden. Zu den Lenkwaffen erklärte Koller, dass die Erprobung der F/A-18 mit der modernsten verfügbaren Waffe erfolgte, der Luft-Luft-Lenkwaffe «Sparrow». Er habe vom amerikanischen US-Verteidigungsminister Frank Carlucci soeben die grundsätzliche Zustimmung erhalten, dass die Schweiz die selbstzielsuchende Amraam-Lenkwaffe erhalten könne. Diese sei aber erst in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre verfügbar.

Die Lieferfirma McDonnel Douglas hat sich verpflichtet, ihrer Anteil zu hundert Prozent bei Schweizer Firmen wirtschaftlich auszugleichen. Die Form der Beteiligung der Schweiz an der Produktion der F/A-18 ist noch nicht entschieden: Gegenwärtig wird die Lizenzfabrikation geprüft, wobei das EMD mit der Association Suisse de l'Aeronautique über die direkte Beteiligung und dem Verein Schweizerischer Maschinenindustrieller über die indirekte Beteiligung Gespräche führt. Allerdings wird es laut Rüstungschef Felix Wittlin nur zu einer teilweisen Lizenzfabrikation kommen.

Stichwort

Die F/A-18 Hornet

BERN – AP. Die vom Bundesrat als Ersatz für die Mirage III S vorgeschlagene F/A-18 Hornet wird in den USA von McDonnell Douglas hergestellt. Die Maschine ist mit zwei Triebwerken ausgerüstet. Leer ist sie 11 100 Kilogramm schwer. Maximale Abflugmasse sind 16 100 Kilogramm. Die F/A-18 hat eine Länge von 17,1, eine Spannweite von 11,7 und eine Höhe von 4,7 Meteren. Sie erreicht die 1,8fache Schallgeschwindigkeit. Das Flugzeug, das erstmals 1978 flog und neben der US-Navy bisher von Kanada, Spanien und Australien bestellt wurde, war für die Verwendung auf Flugzeugträgern geschaffen worden, weist aber nach den Worten von EMD-Chef Arnold Koller auch für den Einsatz im Gebirge viele Leistungsvorteile auf.

15

le democrate 4.10.88

Décembre 1997: les Russes arrivent

par Hervé de WECK

Le livre d'Emmanuel de Richoufftz' se présente comme le journal de marche et les notes personnelles de feu l'aide de camp du dernier président de la Vᵉ République française. Ces papiers datent de la semaine du 6 au 13 décembre 1997, lorsque les forces du Pacte de Varsovie ont envahi l'Europe occidentale, et des premiers mois de l'internement de cet officier dans un camp de rééducation situé à Perm, mille kilomètres à l'est de Moscou. Malgré son nombre de pages réduit, cet essai, qui recourt à la technique de la politique-fiction pour mieux atteindre le grand public, apparaît très dense. Il vulgarise habilement l'organisation des forces armées françaises.

L'auteur émet de sérieux doutes sur la pertinence de la doctrine nucléaire officielle de la Vᵉ République. A l'heure où la robotique, l'électronique, la miniaturisation, l'utilisation de nouveaux composants rendent les armes conventionnelles «intelligentes», donc beaucoup plus performantes, mais horriblement coûteuses, l'indépendance nationale en matière de défense et la priorité accordée au nucléaire, au détriment des forces classiques, ne se justifient plus.

Sans armes nucléaires

Durant le conflit de 1997, les deux blocs s'abstiennent de toute utilisation des moyens nucléaires, ce qui n'étonne guère, vu l'énorme risque d'escalade incontrôlable. Même le président de la République française ne déclenchera pas le «coup de semonce», avec la totalité de ses moyens nucléaires «prés-tratégiques». Le scénario exclut également – et cela semble beaucoup plus étonnant – l'engagement des armes chimiques. L'auteur reste vague sur l'issue du conflit. Cependant, les forces du Pacte de Varsovie semblent atteindre tous leurs objectifs stratégiques, car la France est occupée. Cela ne signifie pas qu'il juge l'OTAN incapable d'éviter une défaite totale: dans son essai, il tient surtout à sensibiliser ses lecteurs aux problèmes militaires de son pays.

▲ Soldats soviétiques • *Quelles sont les intentions profondes de Gorbatchev en matière militaire? (démo)*

Bien que la France ne fasse pas partie de l'OTAN, l'offensive soviétique amène Paris, bien avant que le «sanctuaire national» soit touché par les combats, à décider l'engagement de son aviation tactique dans le ciel de la RFA. Le gros des cinq divisions de la Force d'action rapide (FAR) prend aussi position sur le territoire de l'allié allemand. Ces moyens, mobiles, mais très «légers», peuvent tenir entre vingt-quatre et trente-six heures, ce qui donne à la 1ᵉ armée un peu plus de temps pour mettre sur pied ses unités logistiques formées de réservistes.

Disparités

Celle-ci comprend neuf divisions de types différents, à cause de la disparité de certains matériels majeurs, provoquée par les difficultés budgétaires de l'armée de terre dont les programmes d'armement ont rarement été menés à leur terme. Même avec l'apport de la FAR, la 1ᵉ armée ne peut espérer mieux que de mener un combat cohérent pendent trente-six ou quarante-huit heures. Si elle agissait offensivement, elle détruirait l'équivalent d'une division blindée soviétique. En défensive, elle arrêterait une armée mécanisée de cinq divisions. Dans l'optique française, la 1ᵉ armée sert en priorité de «test» des intentions de l'ennemi, afin que le président de la République puisse prendre la décision d'engager les moyens nucléaires «prés-tratégiques» qui seraient vraisemblablement tirés contre des concentrations mécanisées opérant sur territoire ouest-allemand. Le sacrifice de ces forces conventionnelles sur l'autel de la dissua-

e/.

Le democrate 4.10.88

sion nucléaire ne serait-il pas assimilable à la lutte courageuse, mais sans espoir, de la chèvre de Monsieur Seguin?

Gigantesque transhumance

A cause de l'offensive-surprise du Pacte de Varsovie, la 1e armée n'a pas pu prendre son créneau dans le dispositif de l'OTAN, avant le début des combats. Il s'agit donc pour le commandement français d'organiser, sous la pression de l'ennemi, une gigantesque «transhumance» hors des frontières nationales, qui mobilisera un nombre énorme de camions. Cette manœuvre délicate, destinée à garnir un front de 200 km, s'effectue sur des distances qui peuvent atteindre 500 km.

Sur le territoire de l'Hexagone, la densité des forces de défense s'avère-t-elle suffisante? Les 150 appareils de la défense aérienne ne peuvent rien contre un raid sur Paris, impliquant 400 avions qui ne lâchent pas une bombe, mais qui cherchent à créer la panique parmi la population civile. Le 10 décembre, alors que les forces du Pacte de Varsovie ne bordent pas encore le Rhin, un bataillon de diversion soviétique, parti de Libye, est largué sur Sète. Les Français, dans ce secteur, ne disposent d'aucune formation capable d'intervenir efficacement avant cinq ou six heures. A l'aéroport de Marseille, un Airbus A 320 se pose dans des conditions difficiles: à la suite d'un brouillage, les radars des contrôleurs aériens l'ont perdu lors de son approche, ce qui force son équipage à le poser à vue... Un quadriréacteur, ressemblant à un Galaxy américain, capable de transporter 120 tonnes de fret, le suit de près et décharge une dizaine de blindés légers.

Des remèdes

En fait, il s'agit d'un Illiouchine-76 Candid: l'unité mécanisée de diversion, qu'il vient de mettre à terre, doit s'emparer d'hélicoptères terminés à l'usine proche de la société Aérospatiale. Les hommes connaissent le fonctionnement de ce type d'appareil, la France en ayant vendu un nombre important au pays de l'Est.

Pour que la défense militaire de la France retrouve sa crédibilité, il faut, selon Richoufftz, que les responsables politiques aient le courage de démanteler les systèmes nucléaires «préstratégiques», les missiles du plateau d'Albion, ainsi que les escadres de Mirages équipés d'armes nucléaires stratégiques. On ne conserverait que les sous-marins lanceurs d'engins, prévus pour les tirs anticités. Les fonds ainsi économisés permettraient de renforcer l'armée de terre qui redeviendrait dissuasive, surtout si elle abandonnait le principe de la bataille en rase campagne pour une défense urbaine globale. Une telle doctrine forcerait un adversaire aéromécanisé, pratiquant la «guerre-éclair», à perdre beaucoup de temps pour s'emparer des zones urbaines indispensables pour la suite de ses opérations.

Lorsque les formations mécanisées se dispersent dans les zones urbaines, les satellites se trouvent dans l'incapacité de les repérer, malgré leurs détecteurs infrarouges hypersophistiqués. La multiplicité des sources de chaleur, la densité de la circulation, les infrastructures bétonnées jouent alors le rôle d'écrans protecteurs.

Quelles intentions?

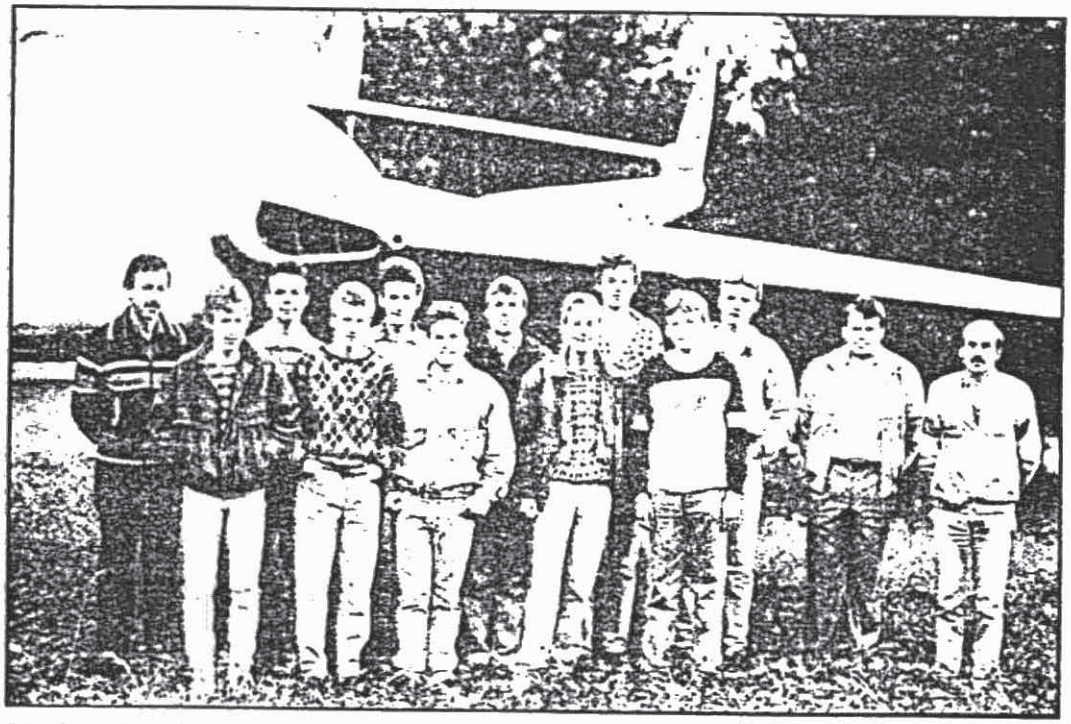
Cet essai, publié à la fin de 1987, n'intéresse pas seulement des lecteurs français: il nous rappelle que, malgré la glasnost et la perestroïka, il s'avérerait absurde d'assimiler les actuels dirigeants de l'Empire russe à des agneaux inoffensifs. Les plus éminents spécialistes se posent d'ailleurs des questions sur la nature profonde et les objectifs des réformes de M. Gorbatchev. Si le maréchal Karpov, cette année, définissait publiquement une nouvelle stratégie défensive de l'Union soviétique, les grandes manœuvres gardent leur allure d'antan!

H. de W.

Emmanuel de Richoufftz: *Décembre 1997, les Russes arrivent... Un officier d'active raconte*. Paris, Albin Michel, 1987, 191 p.

Le Nouvelliste 4.10.88

Dix jeunes en formation à l'OFAEM



Les dix apprentis entourés par leurs maîtres mécaniciens; à l'extrême gauche, M. Gilbert Zermatten, à droite, MM. André Quinodoz et Maurice Maret, responsables de l'atelier.

L'aérodrome de Sion et ses détachements du Haut-Valais occupent environ 240 personnes et 40 apprentis. Parfois, avec le bruit du trafic aérien, ces places d'aviation dérangent.

Cependant, à part des travaux de maintenance et de contrôle des installations, l'aérodrome fait œuvre de formation dans le domaine de la mécanique générale. Depuis 1981, dix apprentis sont engagés chaque année. Ceux-ci viennent de toutes les régions du Valais et sont embauchés après avoir passé des examens.

A notre époque, les jeunes ont une certaine tendance à délaisser les métiers manuels pour se lancer dans le secteur tertiaire. Il est réjouissant de constater que, cette année, trente-sept jeunes ont participé à ces épreuves, avec une proportion de 50% romands et 50% alémaniques.

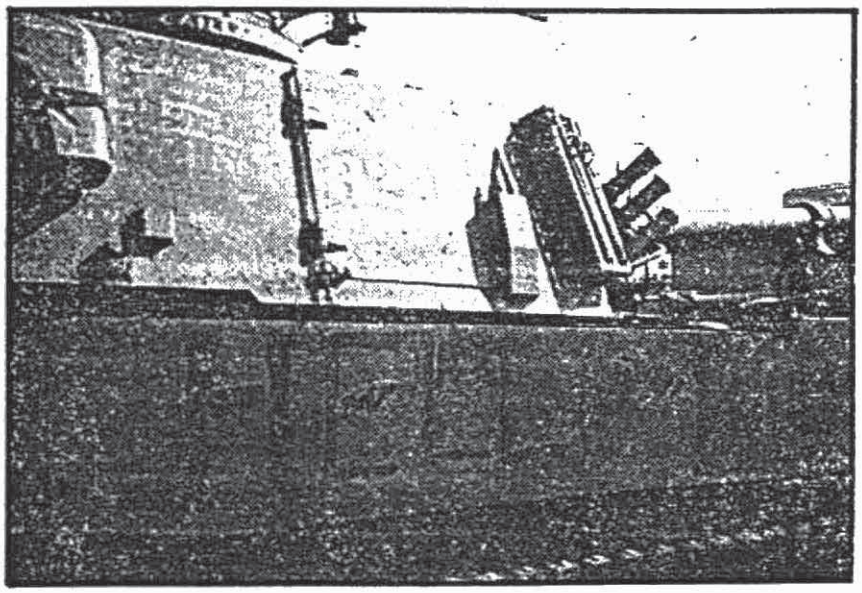
Les nouvelles méthodes d'enseignement, le développement de techniques modernes, tels que tours, fraiseuses CNC donnent la possibilité à ces adolescents d'entrevoir avec sérénité leur avenir dans le domaine de la mécanique.

Souhaitons plein succès dans leur carrière professionnelle à ces dix jeunes gens: Donat Almendinger, Loèche-Ville; Stéphane Bétrisey, Ayent; Patrick Blatter, Grengiols; Daniel Copt, Martigny; Stéphane Fardel, Saint-Léonard; Pierre-François Moix, Praz-Jean; Christian Ritz, Naters; Olivier Studer, Saint-Léonard; Patrick Tschopp, Glis; Kilian Wasmer, Choëx.

Entourés par trois émérites maîtres mécaniciens, ces dix jeunes atteindront leur but après quatre années d'apprentissage. Ils pourront «s'embarquer», à l'instar de bien d'autres avant eux, sur les sentiers de la vie avec, comme apport, un bagage technique et intellectuel non négligeable.

La Suisse 4.10.88

Clin d'œil militaire



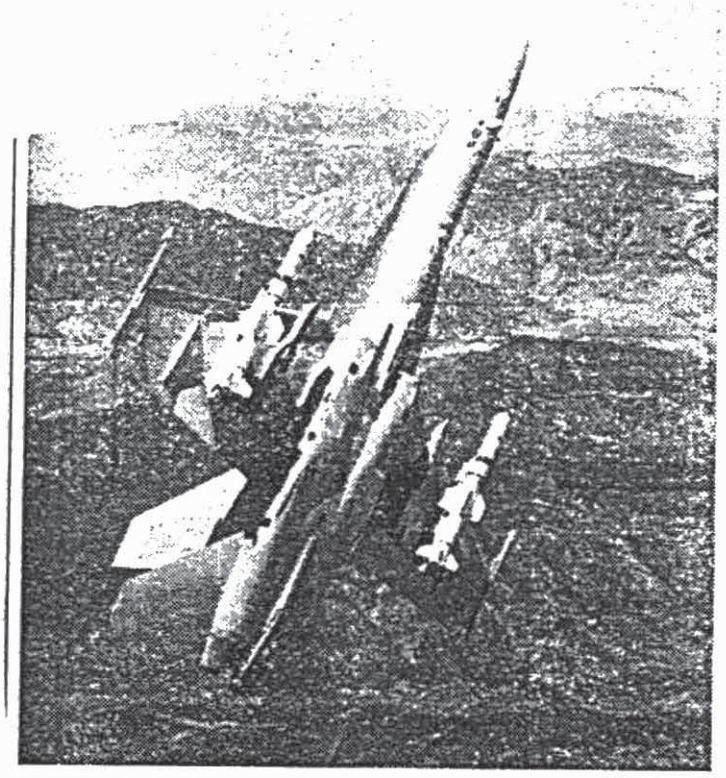
Peut-être cette anecdote vous fera sourire. C'est une charmante histoire d'Helvètes vécue, du moins du point de vue d'une étrangère qui est et se sent superbement adoptée.

Portes ouvertes aux parents et à la famille des nouvelles recrues. En l'occurrence la nouvelle recrue suisse «nouveau», de père et mère danois, attend avec fierté et impatience son père (qui bien sûr arrivera très en retard). Comme le cortège militaire est ponctuel et la nouvelle recrue réquisitionnée dans l'un de ces tanks, le fils n'a pu s'empêcher de signaler sa présence et son enthousiasme sur... le tank! Mignon non! L'Helvétie internationale, carrefour de l'Europe malgré elle.

E. MAHEAS
Genève

24 H 4.10.88

19



Toutes ailes déployées, le Hornet en pleine évolution dans le ciel américain. ∝-a

donc proposée dans le programme d'armement de 1990. Une première escadrille devrait être opérationnelle à fin 1994. La possibilité d'une construction sous licence en Suisse sera examinée. Le constructeur s'est également engagé à ce que des compensations économiques à 100% soient faites en faveur de firmes suisses.

Enfin Arnold Koller a été très clair sur un point : il n'est pas question de revenir sur le choix du type d'appareil. Même si les Mirage 2000 sont améliorés avant la décision du Parlement. Même si le JAS-Gripen effectue son premier vol. Et même si le MIG-29 satisfaisait aux conditions de notre procédure d'évaluation. Ces appareils ne peuvent être candidats potentiels que pour une acquisition postérieure. Avis aux démarcheurs...

M. Pn

24 H 4.10.88

Un Frelon dans nos cavernes

Depuis l'arrivée des deux frères ennemis sur sol suisse — c'était le 6 avril dernier à l'aérodrome militaire de Payerne pour un test poussé d'évaluation —, le choix du F-18 n'est plus vraiment une surprise.

Certes, le F-16 est plus maniable et d'un coût plus abordable. Ses atouts lui permettent d'équiper aujourd'hui les armées de l'air d'une bonne quinzaine de pays. Mais, en l'air comme sur le papier, il est certain que son concurrent Hornet (en français : frelon) est plus performant et plus sûr, grâce à ses deux réacteurs General Electric qui lui permettent d'atteindre l'altitude de 10 660 m en moins de deux minutes. Le F-16, lui, ne possède qu'un seul réacteur : son constructeur General Dynamics proposait bien d'équiper son appareil d'un moteur plus puissant pour rester compétitif jusqu'en l'an 2000. Mais c'était de la musique d'avenir. Et, depuis l'affaire des Mirage de l'ère Chaudet, le DMF veut du concret.

Autre particularité du modèle choisi, il est nettement plus volumineux : l'heureux élu mesure deux bons mètres de plus en longueur que le F-16 et un mètre de plus d'une extrémité à l'autre des ailes. La marine française, qui est en train d'évaluer également l'appareil américain pour remplacer les vieux Crusader de l'aéronavale, a dû équiper son porte-avions « Clemenceau » d'ascenseurs surdimensionnés pour accueillir le F-18.

Dans les étroites cavernes au plafond bas du réduit helvétique, le détail a aussi son importance. Seul le Mirage 2000 pouvait y pénétrer, de justesse, sans pouvoir cependant y effectuer toutes les manœuvres nécessaires pour ravitailler ou armer l'appareil. Même si le F-18 est muni d'ailes rabattables — très pratiques sur les porte-avions — il va bien falloir agrandir nos bonnes vieilles cavernes.

Et là, le montant ne figure pas sur la facture de 3 milliards de francs présentée hier par M. Koller.

O.G.

Fiche technique : poids à vide 11 100 kg, poids max. au décollage 23 500 kg, longueur 17,1 m, envergure 11,7 m, hauteur 4,7 m, vitesse max. plus de 1,8 mach, altitude max. plus de 16 000 m.

Le plus cher est le meilleur

20

24 # 4.10.88

Le Conseil fédéral a fait son choix : notre prochain avion militaire sera, si le Parlement donne son aval, le F/A-18 Hornet du constructeur américain McDonnel-Douglas. Seul, rappelons-le, un autre appareil américain, le F-16, était encore en course, après l'élimination, dans un premier stade, du Mirage 2000 français et du JAS-Gripen suédois. Arnold Koller, qui a présenté hier la décision, a souligné les qualités du F-18, qui s'adapte particulièrement bien à nos conditions et aux objectifs de notre défense aérienne. Il est certes plus cher que son concurrent direct (environ 15 %), mais l'analyse coût-bénéfice parle nettement en sa faveur (un tiers de mieux). Avec les trois milliards prévus, on pourra acquérir 34 appareils.

BERNE
MICHEL PERRIN

A entendre le chef du Département militaire, le choix n'a pas donné lieu à de longues hésitations, surtout après les essais effectués ce printemps à Payerne pendant cinq semaines avec les deux appareils américains. En ce qui concerne les conditions d'engagement, la logistique, la maturité technique, les possibilités de participation de notre industrie, le F-18 arrive sans conteste en tête. Argument non négligeable — surtout si l'on se souvient de l'affaire des Mirage — l'avion choisi nécessite sensiblement moins d'« helvétisation », soit de modifications, pour l'adapter à nos exigences propres.

Les points forts du F-18 sont en particulier son excellent radar de bord, sa grande sûreté de vol, un système d'armes qui allie les avantages de la technologie la plus moderne à un haut degré d'optimalisation dans l'emploi tactique et le support logistique. Le cockpit permet au pilote d'avoir en tout temps une excellente vue d'ensemble de la situation et du combat. L'appareil pourra également être confié à des pilotes de milice dans une phase ultérieure. Il remplit mieux que d'autres les exigences relatives à une longue vie opérationnelle (trente ans), présente un bon potentiel de développement pour d'ultérieures améliorations de sa valeur combative.

Le Mirage déclassé

Pour répondre à de nouvelles formes de menace, notamment l'emploi d'avions de la nouvelle génération dans la conduite intégrée de la guerre, nous avons besoin, a dit Arnold Koller, de nouveaux moyens. Nos Mirage doivent être remplacés dans leur rôle d'intercepteurs, car ils ne sont plus en mesure d'assurer la sauvegarde de la souveraineté sur notre espace aérien ni la défense aérienne. Ils continueront cependant d'être engagés comme chasseurs de couverture aérienne (défense aérienne à vue). Arnold Koller a insisté sur le fait que l'acquisition envisagée n'excédait pas nos possibilités. De tels appareils modernes sont en service dans des pays comme le Danemark, la Belgique, la Hollande ou l'Espagne.

Le Hornet F/A 18 — ici avec ses ailes repliées — lors de son arrivée à Payerne, en avril dernier. &-a

Les coûts ne doivent donc pas dépasser 3000 millions dans le programme d'armement 1990. Cette condition est associée à un cours du dollar de 1 fr. 60 et au niveau de prix valable pour octobre 1990. Outre les avions, sont inclus les missiles radar disponibles au moment de l'acquisition, l'équipement de conduite pour la guerre électronique, l'équipement au sol et les pièces de rechange, les aides à l'instruction, l'équipement pour entretien spécialisé et les frais supplémentaires pour une participation directe de notre industrie. Les nouveaux missiles air-air encore en développement ne sont pas compris. Ni d'ailleurs l'adaptation des cavernes et abris. Les frais d'exploitation resteront dans le cadre usuel. Ils seront en fait moins élevés que ceux des Mirage.

34 en tout

Avec 24 avions répartis en trois escadrilles, il est possible, selon le DMF, d'assurer la sauvegarde de la souveraineté aérienne et d'intervenir contre les attaques surprise. Pour pouvoir disposer en permanence de 24 appareils, il en faut 10 supplémentaires. D'où le chiffre de 34. C'est bien sûr aux F-18 qu'appartiendrait, dans l'engagement combiné, l'interception des avions adverses les plus performants.

Le Département militaire va maintenant se mettre à la rédaction du message et régler tous les nombreux détails de l'acquisition. Celle-ci sera

La Liberté 4.10.88

Technologiquement vôtre

COMMENTAIRE

Arnold Koller a gagné. Les attaques en piqué du «Blick» et d'autres organes de presse contre le prix du F-18 (qu'on disait être le double de celui du F-16) ont fait long feu. Le F-18 ne coûte que 15% plus cher et la relation qualité-prix justifie cette différence. D'autre part, le grief d'une concurrence zéro entre le F-18 et le F-16, et surtout celui de l'absence d'un appareil européen, qui avait soulevé un tollé, ont fini par s'estomper. Le Mirage 2000 n'était pas prêt et le Gripen suédois n'a toujours pas volé.

Pourtant, la belle procédure d'achat mise en place par le DMF a ses côtés d'ombre. Il semble bien que l'option d'une haute technologie a été prise au point qu'on ne reviendra plus sur nos pas. Le projet de remplacer, en temps voulu, les missiles air-air «Sparrow» par le modèle dernier cri «Amraam» montre bien qu'on est pris dans la spirale high tech, comme toutes les autres armées occidentales. Même si on parvient à échanger des Sparrow déjà acquis contre des Amraam, il y aura alors un prix fort à payer.

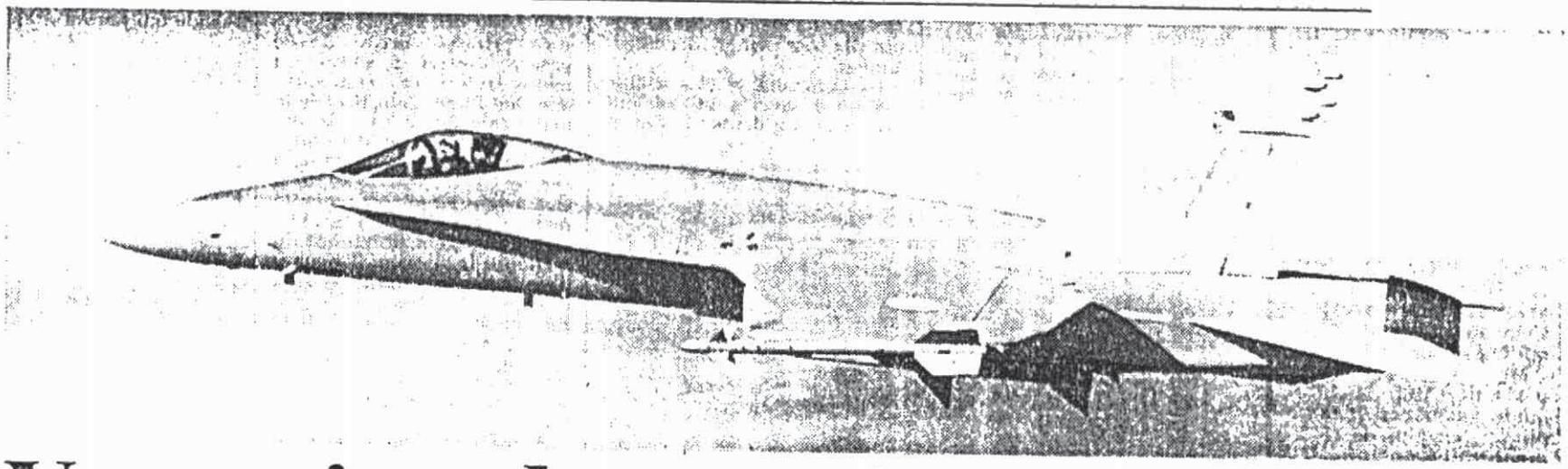
L'achat du F-16 n'était plus guère une bonne affaire parce qu'il fallait des modifications plus importantes pour l'adapter aux conditions suisses. L'helvétisation nous pousse décidément vers les sommets d'une technologie fort coûteuse. Quant aux cavernes et hangars, il faudra les réaménager, ce qui ne sera pas bon marché non plus. Il appartient maintenant au Parlement, dès qu'il aura à examiner le message, d'entreprendre Arnold Koller sur les futurs coûts de sa politique d'achat américaine.

Roland Brachetto

24 H 4.10.88

Nouvel avion de combat pour la Suisse

7



Y a moins cher, mais y a pas mieux

Opposés en duel aérien par les pilotes des troupes d'aviation, le F-18 de McDonnell Douglas l'a finalement emporté sur le F-16 fabriqué par son concurrent General Dynamics. Si le Parlement donne son accord, le DMF commandera 34 appareils pour une facture totale ne devant pas dépasser les 3 milliards de francs. C'est cher, mais c'est le meilleur choix... aux yeux des spécialistes.

Le label suisse

Le hasard (?) du calendrier fait bien les choses. Deux jours après l'annonce de l'octroi d'un droit d'atterrissage en Californie pour Swissair, Berne communique le nom de son futur avion de combat. Le F-18 américain aura ainsi éliminé Gripen suédois, Mirage français et F-16 de l'autre fabricant américain.

Assiste-t-on là au point final d'un marchandage serré entre administrations suisse et américaine, la phase cruciale s'étant jouée en mars lors de l'élimination des européens?

Il serait naïf de ne pas lier les deux affaires comme il serait mesquin de sous-estimer l'influence des spécialistes de nos troupes d'aviation. De toute évidence, nos pilotes ont désigné le meilleur des deux appareils américains. Ils ont pu le faire d'autant plus librement qu'ils n'avaient pas à se prononcer sur l'aspect financier du problème. C'est le domaine réservé des politiciens. Et finalement une question de crédibilité pour notre défense nationale. L'armée d'un des Etats les plus riches du monde a les moyens de s'offrir la qualité supérieure, le label suisse en quelque sorte.

Mais jusqu'à quelle altitude les constructeurs feront-ils grimper les enchères? Dernier cri de la technique, le Rafale étudié par Dassault pour les années 90 coûtera 50 % de plus qu'un F-18: 100 millions de nos francs par appareil...

A ce tarif, on comprend mieux l'importance des marchandages et des contre-parties financières.

Olivier Grivat

Nos informations en page 7.

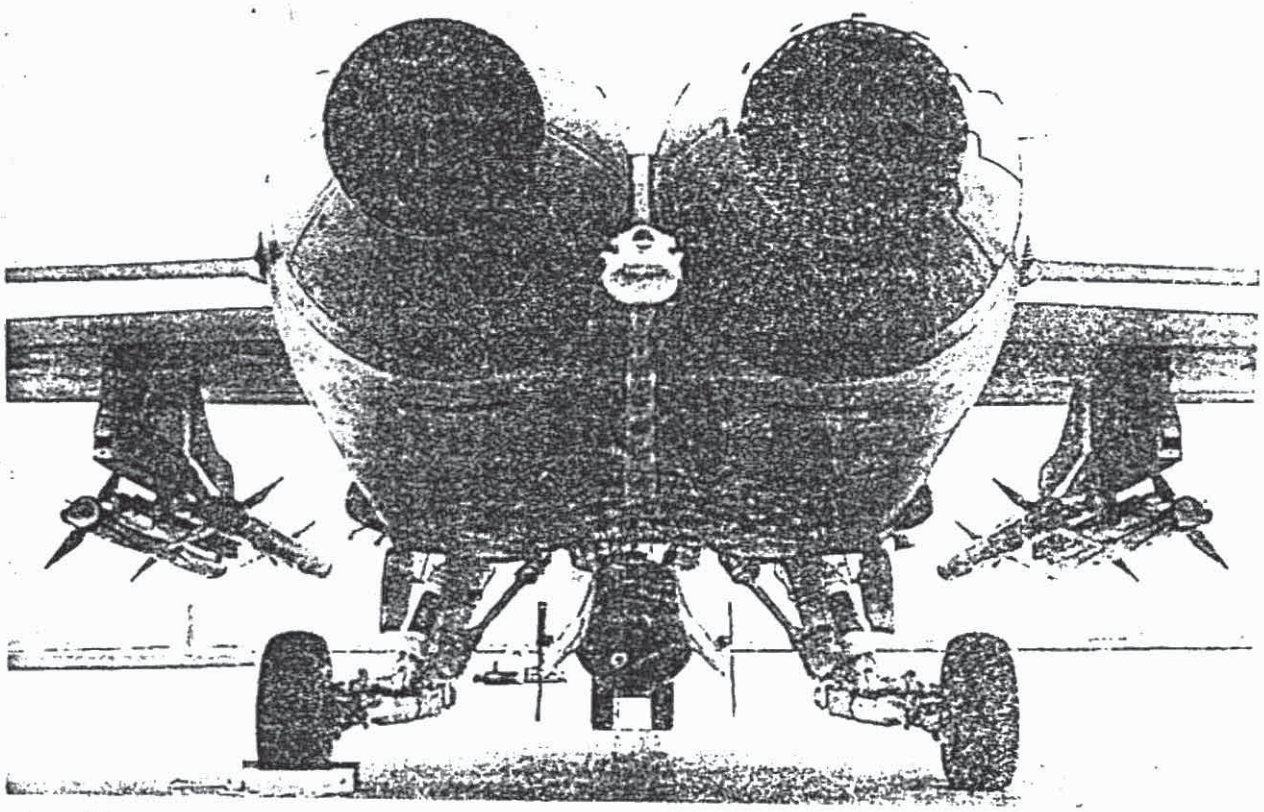
24 H 4.10.88

22

La Liberte 4.10.88

«F-18»: 34 frelons pour 3 milliards

Un essaim coûteux



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 pour un montant total de trois milliards.

Keystone

Nouvel avion de combat choisi: 3 milliards pour 34 F-18

Un essaim coûteux de frelons

Le F-16, pourtant meilleur marché, a perdu. C'est son concurrent, le F-18, qui a été choisi par les experts du DMF. Le «F/A 18 Hornet», développé par la maison McDonnel-Douglas et par la marine américaine, figurera au programme d'armement 1990 et l'achat de 34 appareils sera proposé au Parlement. Le crédit est plafonné à trois milliards de francs. Arnold Koller, chef du DMF, a annoncé, hier, à Berne, ce choix pris en accord avec le Conseil fédéral. Le «frelon» (Hornet) l'a donc emporté sur le «faucon» (le F-16 fighting Falcon).

Le prix du F-18 (88 millions de francs) n'est pas prohibitoire par rapport à celui de son concurrent de la «General Dynamics» et de l'armée de terre. S'il coûte en moyenne 15% plus cher, la relation coûts-performances est supérieure d'un tiers par rapport au F-16.

Pour 3 milliards, on en achètera 34, avec les armes, l'équipement électronique, les engins guidés, le matériel d'entretien et de rechange, les simulateurs pour l'entraînement.

Défense de l'espace aérien

Les F-18 remplaceront progressivement les 30 Mirage IIIS qui assument la fonction d'interception. 24 avions en ligne, répartis en trois escadrilles, seront en mesure de faire la police de l'air et de répondre très vite à des attaques éclair.

Dix avions supplémentaires resteront, en attendant, dans les abris. Ils sont nécessaires pour maintenir une disponibilité permanente des 24 avions en ligne pendant une longue durée. Une des trois escadrilles sera basée sur un aérodrome doté de cavernes, les deux autres sur deux aérodromes avec des abris de surface.

Il faudra, à cet effet, améliorer les ouvrages de protection qui datent des années 50. Les crédits devront être demandés par la suite. Le DMF les évalue à 180/270 millions de francs.

Participation suisse

Les entreprises américaines qui construisent le F/A - 18 Hornet offrent une compensation économique de 100%. Mais on ne pourra, a dit Arnold Koller, préciser le volume des participations directes (fabrications sous licence) et indirectes (affaires compensatoires) que dans le message.

Celui-ci sera donc prêt dans le courant de 1990. Les Chambres pourront peut-être traiter l'objet cette année-là encore.

Les missiles-radar

Le missile air-air actuellement à disposition est le «Sparrow». Mais un nouveau type de missile américain est actuellement en développement. Il s'agit des missiles-radar actifs Amraam.

Quand ce système sera opérationnel, on pourra éventuellement l'acheter pour les F-18 non encore livrés. Mais son financement n'est pas compté dans le prix de l'avion. Le DMF souhaite doter notre flotte aérienne des moyens de conduite de la guerre électronique.

CONSEIL FÉDÉRAL

Une première escadrille F/A - 18 Hornet sera opérationnelle à fin 1994, estime le DMF. Le gros des dépenses devra être supporté dans la période 1992-1995.

R.B.

Keystone

La Liberté 4.10.88

Journal de Jura 4.10.88

Ce sera le F-18

Le Conseil fédéral a tranché. Le prochain avion de combat de l'armée suisse sera le F-18 américain de McDonnell-Douglas. Il en coûtera à la Confédération 3 milliards pour 34 appareils.

Berne (ats) 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'aquisition de 34 appareils pour un montant total de trois milliards de francs. Ce montant, a dit le conseiller fédéral Arnold Koller, représente une limite maximale.

Le F-18, a souligné M. Koller, est le plus qualifié pour remplir les missions confiées à l'aviation militaire suisse. Il peut être intégré dans le système suisse de défense aérienne avec des adaptations mineures. Le F-16, en revanche, aurait nécessité des «Helvétisations» qui comportent des risques financiers. Les essais qui ont eu lieu en avril/mai à Payerne, pendant cinq semaines, ont montré que le F-18 dispose du meilleur armement: équipement pour la guerre électronique et engins guidés air-air les plus modernes que l'on trouve à l'heure actuelle.

Ces engins sont les Sparrow AIM-7M. Le Département militaire fédéral a reçu hier encore l'assurance que l'on pourait ultérieurement leur substituer les missiles AMRAAM à radar actif, encore en développement. Mais, a précisé le chef du DMF, ces engins ne pourront guère être opérationnels, même aux Etats-Unis, avant la seconde moitié des années 90.

Cavernes à agrandir

Le prix de 3 milliards de francs pour 34 avions (soit environ 88 millions l'unité) comprend, outre les appreils et leur armement, les pièces de rechange, les moyens auxiliaires d'instruction, les équipements au sol, les équipements d'entretien pour les organes spécialisés et les frais supplémentaires pour une participation directe de l'industrie suisse. Il n'inclut pas, en revanche, l'adaptation des cavernes (trop petites pour ces avions) et d'autres dépenses d'infrastructure. Ces dépenses supplémentaires, de l'ordre de 200 millions de francs, seront demandées par le biais des crédits pour les constructions militaires.

L'évolution qui a été faite comprenait des études opérationnelles, logistiques, techniques, commerciales et industrielles. Or, a dit M. Koller, compte tenu des conditions de vol en Suisse et du rapport coût/qualité, les prestations du F-18 sont d'environ un tiers supérieures à celles du F-16. Le cockpit permet au pilote d'avoir en tout temps une excellente vue d'ensemble de la situation et du combat. Le «Hornet» pourra, dans une phase ultérieure, être confié à des pilotes de milice.

Compensation

Les possibilités de participation de l'industrie suisse ont été clarifiées. Les firmes qui construisent le «Hornet» offrent une compensation économique de 100%. Selon M. Felix Wittlin, chef du Groupement de l'armement, on envisage la possibilité de fabriquer en Suisse certains éléments pour de grandes séries.

Le nombre d'appareils retenu, de 34, est dicté par la planification financière. Mais le DMF le juge suffisant: avec 24 avions, répartis en trois escadrilles, il est possible d'assurer la sauvegarde de la souveraineté aérienne et d'intervenir contre les attaques suprise. Une réserve de 10 avions est nécessaire pour assurer une disponibilité permanente de ces 24 avions en ligne.