

Eidgenössisches Militärdepartem
Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale
Departament federal militar

KFLF / INFO D

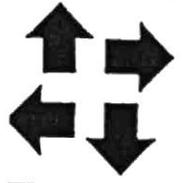
Kdt FF Trp *BN* - 7. OKT. 1988

CFE

SC FF Trp

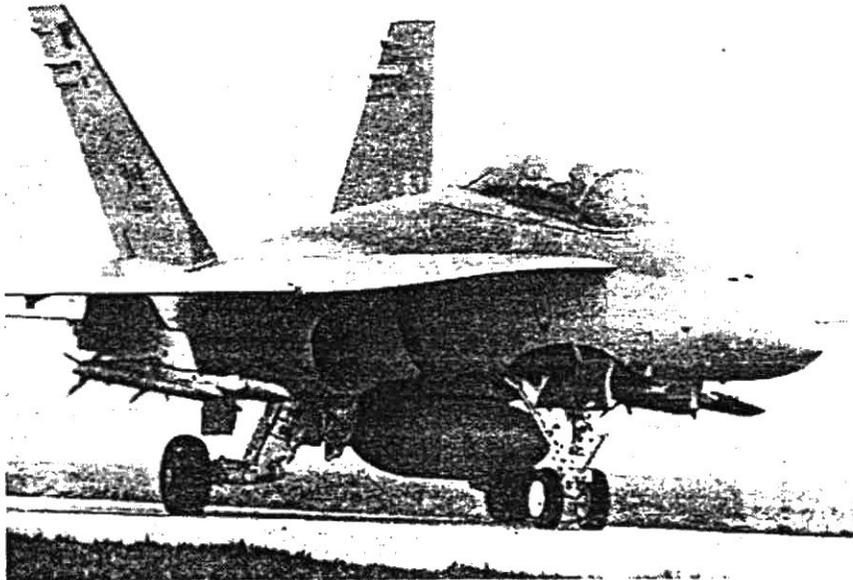
SFEND

zurück an Info D



PRESSESPIEGEL II. *U. no. 88*
REFLETS DE LA PRESSE
RIFLESSI DELLA STAMPA
REFLEX DA LA PRESSA

Tages-Anzeiger 4.10.88



Die zweistrahlige F-18 von McDonnell Douglas.

(Bild Keystone)

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 |

o/e

Weichen gestellt

Tages Anzeiger 4.10.88

Der Bundesrat hat sich für den Abfangjäger F-18 entschieden

Mit seinem Entscheid, bis Mitte der 90er Jahre 34 Abfangjäger des US-Typs F/A-18 Hornet zum Gesamtpreis von 3 Milliarden Franken zu beschaffen (siehe Frontseite), hat der Bundesrat die wichtigsten Weichen für den Ausbau der Schweizer Flugwaffe bis Ende des Jahrhunderts gestellt. Vorangegangen war dem Beschluss offenbar eine schriftliche Zusicherung des US-Verteidigungsministers Frank Carlucci, wonach die Schweiz zum neuen Flugzeug «später» die selbstzielsuchende Luft-Luft-Lenkwanne AMRAAM geliefert bekomme.

■ VON NIKLAUS RAMSEYER, BERN

«Für die F-18 sprechen vor allem ihr ausgezeichneter Bordradar, grosse Flugsicherheit, hervorragende Situations- und Kampfübersicht sowie ein grosses Kampfwertsteigerungspotential», rühmte Bundesrat und EMD-Chef Arnold Koller das Produkt des US-Herstellers McDonnell Douglas gestern Montag in Bern. «Sie benötigt auch weniger risikobehaftete Helvetisierung als die F-16. Erfreulicherweise liegen die Betriebskosten dank fortgeschrittener Technik unter denjenigen der Mirage.» Eine Mirage-Flugstunde kostet rund 10 000 Franken.

Die F/A-18 Hornet ist ein zweistrahliger Jagdflugzeug, das für die US-Marine entwickelt und seither auch von Kanada, Spanien und Australien beschafft wurde. Ihre beiden Triebwerke liefern je 7250 kg Schubkraft, was eine Maximalgeschwin-

digkeit von Mach 1.8 ergibt. Leer ist die F-18 gut 10 Tonnen schwer. Das normale Startgewicht beträgt 16.6 Tonnen. Notfalls kann die F-18 aber auch mit 15 Tonnen Zulast starten. Der US-Jäger kann bis auf eine Höhe von 15 000 Metern operieren.

«Die Marineeigenschaften der F-18 haben sich bei unseren Probeflügen auch auf den Gebirgsflugplätzen der Schweizer Flugwaffe sehr gut bewährt», erklärte Koller. Und Korpskommandant Walter Dürig, der Chef der Schweizer Flieger- und Flabtruppen, stellte fest: «Die F-18 könnten wir fast ohne Änderungen, so wie er ist, beschaffen.»

Neues Flugzeug nur mit Abstandswaffen sinnvoll

Im modernen Luftgefecht, wo sich Flugzeuge auf Distanzen bis zu 70 Kilo-

Contraves als F-18-Generalunternehmer?

«Eine Lizenzfabrikation in der Schweiz wird geprüft», betonte EMD-Chef Arnold Koller nach dem Entscheid des Bundesrates für das US-Jagdflugzeug F/A-18 Hornet: «Die Lieferfirma McDonnell Douglas hat sich aber verpflichtet, ihren Anteil so oder so zu hundert Prozent bei Schweizer Firmen wirtschaftlich auszugleichen.» In Frage kommen dabei direkte oder indirekte Kompensation. «Direkt» bedeutet, dass für das Flugzeug selber Teile in der Schweiz gebaut würden – sicher für die 34 Schweizer Maschinen, nach Möglichkeit aber auch noch als Zulieferer für weitere Serien anderer Abnehmer. McDonnell Douglas kann aber auch Aufträge für andere Fertigungsprogramme an Schweizer Firmen vergeben, so dass die Kosten für die Flugzeugbeschaffung indirekt auch wieder inländischen Firmen zugute kämen.

Aus den USA war bereits zu verneh-

men, für einen eventuellen Lizenzbau habe sich Contraves nach interessanten Erfahrungen mit dem Panzernachbau auch als Generalunternehmer für die F-18-Produktion angeboten. «Das ist nicht ganz so, von Generalunternehmerschaft wie beim Panzer Leo 2 kann man jedenfalls nicht sprechen», dementiert indessen Contraves-Direktionspräsident Nik Schliep gegenüber dem TA: «Weitgehend abgeklärt ist die Möglichkeit direkter Kompensation. Die Schweizer Industrie hat sich dabei zu drei Gruppen formiert, welche die Flugzeug-Komponenten Elektronik und Avionik, Triebwerk sowie Zusammenbau studieren.» Contraves sei dabei vor allem an der Avionik interessiert, während die Flugzeugwerke Emmen den Zusammenbau der F-18 ins Auge fassen und Sulzer Möglichkeiten beim Triebwerkbau studiere, betont Schliep.

(nr)

o/o

Tags - Anzeiger 4.10.88

metern schon bekämpfen, bevor sie sich überhaupt sehen, werden jedoch die Lenkwaffen im Vergleich zum Flugzeug als Waffenplattform je länger, je wichtiger. Hier mussten die EMD-Vertreter einige Unsicherheiten eingestehen: Modernstes Produkt auf diesem Gebiet ist der Luft-Luft-Flugkörper AMRAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missile) aus den USA. Er findet sein Ziel auf eine Distanz von bis zu 80 Kilometern selbst. Er ist jedoch derzeit für die Schweiz noch nicht erhältlich. Bundesrat Koller konnte nur auf eine Zusicherung des US-Verteidigungsministers Frank Carlucci verweisen, der versichert habe, die Schweiz werde AMRAAM «später» zur F-18 nachgeliefert bekommen.

Mit im 3-Milliarden-Paket ist darum bloss die veraltete Luft-Luft-Lenkwanne Sparrow AIM-7M inbegriffen, die nach dem Abschuss vom Jäger aus noch geführt oder «beleuchtet» werden muss, bis sie ihr Ziel erreicht. Diese Raketen würden ersetzt, sobald die viel wirksameren AMRAAM nach Mitte der neunziger Jahre dann erhältlich seien. Rüstungschef Felix Wirtlin betonte in Bern allerdings, nicht alle Sparrow müssten ersetzt werden, und eventuell könne man sie dann zumal auch gegen Preisdifferenz für die

modernen AMRAAM eintauschen. So oder so wird dies einen Nachtragskredit erfordern. Und auch die Neubauten in den Flugzeugkavernen, welche für die 17 Meter langen und 4.6 Meter hohen F-18 notwendig würden, sind in den 3 Milliarden nicht eingeschlossen. Sie dürften ebenfalls noch gut 200 Millionen Kosten verursachen.

Koller: Parlament soll nur noch zustimmen

Dies alles ist eigentlich erst ein Vorschlag des Bundesrates an die eidgenössischen Räte, welche den Flugzeugkauf 1990 verabschieden sollen. Faktisch hat die Landesregierung die entscheidenden Weichen jedoch gestellt: «Die sehr gründliche Evaluation ist auch der Grund, weshalb es ausgeschlossen ist, später auf die Typenwahl zurückkommen zu wollen», deutet der EMD-Chef den Parlamentariern recht unmissverständlich an. Auch wenn die schwedische JAS-Gripen oder die sowjetische MiG-29 noch vor dem Parlamentsentscheid erprobbar und erhältlich sein sollten, könnten diese Flugzeuge nur mehr als potentielle Kandidaten für eine übernächste Flugzeugbeschaffung in Betracht gezogen werden, erklärt Koller klipp und klar.

Die Ostschweiz 4.10.88

Der Bundesrat hat bei der Flugzeug-Beschaffung die Wahl getroffen

Hornisse «ersticht» Falke

Bern. Das neue schweizerische Kampflugzeug heisst «F/A-18 Hornet». Bundesrat Arnold Koller hat am Montag im Einvernehmen mit der Landesregierung den Typenentscheid für den Nachfolger der «Mirage III S» getroffen. Im Rennen standen in der letzten Evaluierungsphase neben dem F-18 noch der ebenfalls amerikanische Flugzeugtyp «F-16 Fighting Falcon».

Wie Bundesrat Koller an einer kurzfristig einberufenen Pressekonferenz erklärte, ist die Beschaffung von 34 Flugzeugen vorgesehen, welche die 30 Mirage ersetzen sollen. Der «F/A-18 Hornet» (zu deutsch Hornisse) habe sich im Evaluationsverfahren «als das

gearbeitet und soll dem Bundesrat anfangs 1990 unterbreitet werden.

Gründliche Evaluation

Zu Beginn der Evaluation 1985 wurden zunächst der «Falcon F-16», der «Gripen Jas-39», der «Hornet FA-18», der «Mirage 2000», der israelische «Lavi», der französische «Rafale» sowie der amerikanische «Tigershark F-20» geprüft. Während «Lavi» und «Tigershark» in den Produktionsländern aufgegeben wurden, fiel der «Rafale» als erster aus der Entscheidung. Die beiden verbleibenden «Europäer» fielen aus militärischen Überlegungen ebenfalls weg.

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 ein 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-Lenk»-Waffen 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-Lenk»-Waffe erhalten könne, freilich erst in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre.

Teurer als der «Falke»

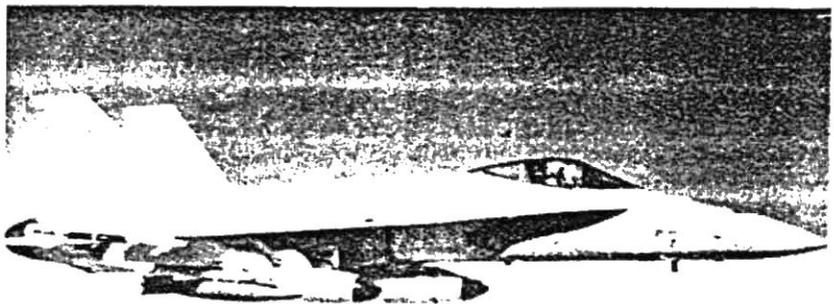
Erfreulicherweise lägen die Betriebskosten unter denjenigen des Mirage, beruhigte Koller. Die «Hornisse» komme aber im Systempreis – inklusive aller Zubehöre, wie die erforderlichen Waffen, elektronische Ausrüstung, Unterhalts- und Ersatzmaterial sowie Ausbildungssimulatoren – um 15 Prozent teurer als der F-16. Genaue Zahlen konnte (und wollte) Koller nicht bekanntgeben. Allerdings werden sich die Beschaffungsinstanzen strikte an den finanziellen Plafond von 3 Mrd Franken als Obergrenze zu halten haben. Sollte dieser Kredit ausgeschöpft werden, so käme ein Flugzeug des Typs F-18 auf etwas mehr als 88 Mio Franken zu stehen. (spk)

Von Paul Ehinger

zur Wahrung der Lufthoheit und zur Verteidigung unseres Luftraumes bestgeeignete Waffensystem» erwiesen, hob der Chef des Eidg. Militärdepartementes (EMD) hervor. Die detaillierte Beschaffungsbotschaft im Rahmen des Rüstungsprogramms wird nun aus-

Die F/A-18 Hornet

Bern. (ap) Die vom Bundesrat als Ersatz für die Mirage III S vorgeschlagene F/A-18 Hornet 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 Metern. Sie erreichte 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.



Die Hornisse (F/A-18)

Walliser Bote

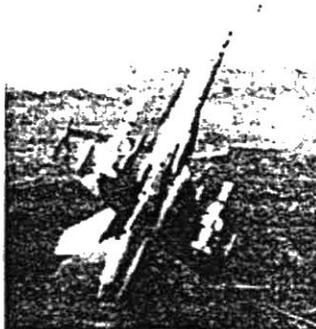
4.10.88

«Hornisse» sticht «Kampffalke» aus

«Bestgeeignet»

Bern. — (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 einen Drittel besser ab als die 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



34 Flugzeuge dieses Typs sollen nicht mehr als drei Milliarden kosten.

Doppelsitzer F-16 und F/A18 in Payerne einschloss. Dabei erwies sich die «Hornisse» laut Koller als «das zur Wahrung der Luft-
hoheit unseres Landes und zur Verteidigung unseres Luftraumes bestgeeignete Waffensystem».

b

Schaffhauser Nachrichten

4.10.88

Die Gründe, die für Koller für den F18 sprachen

Bern (spk/sda) Warum die «Hornisse»? Koller: «Entscheidend für unsere Beurteilung war, dass der F18 in der auf unsere Einsatzverhältnisse ausgerichteten Kosten-Wert-Rechnung um rund einen Drittel besser abschneidet als der F16.» Für den F18 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 F16.



Bundesrat Koller ist überzeugt, den bestmöglichen Entscheid getroffen zu haben.

Dazu fiel vor allem ins Gewicht, dass er mit den modernsten gegenwärtig verfügbaren Waffen, den «Sparrow», 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-Lenk-waffe» erhalten können, freilich erst in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre.

Teurer als die F16

Die «Hornisse» komme aber im Systempreis - inklusive alle Zubehöre, wie die erforderlichen Waffen, elektronische Ausrüstung, Unterhalts- und Ersatzmaterial sowie Ausbildungssimulatoren - um 15 Prozent teurer als der F16. Genaue Zahlen konnte (und wollte) Koller nicht bekanntgeben. Sollte der Plafond von drei Milliarden Franken ausgeschöpft werden, so käme ein F18 auf etwas mehr als 88 Millionen Franken zu stehen.

Bis zu 270 Millionen Umbaukosten für Kavernen

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 180 bis 270 Millionen, die gesondert beantragt werden. Abgeklärt werden zur Zeit auch Beteiligungsmöglichkeiten für die schweizerische Industrie. Die amerikanischen Hersteller des F18 sind bereit, ihren Anteil aus diesem Vorhaben zu 100 Prozent wirtschaftlich auszugleichen.

Daten der «F/A18-Hornet»

Die F/A18 hat folgende technische Daten: Hersteller, Herkunftsland: McDonnell Douglas, USA; Triebwerke: 2 TW General Electric; Leermasse: 11 100 Kilogramm; Abflugmasse: 16 100 Kilogramm; maximale Abflugmasse: 23 500 Kilogramm; Länge: 17,1 Meter; Spannweite: 11,7 Meter; Höhe: 4,7 Meter; maximale Geschwindigkeit auf Meereshöhe: über 1330 km/h; Dienstgipfelhöhe: über 16 000 m/M; Bewaffnung: 20-mm-Gatling-Kanone; Luftkampf: 2 Infrarot- und 4 Radarlenk-waffen; Erdkampf: Luft-Boden-Lenk-waffen und Bomben.

Solothurner Zeitung 4.10.88

Übernimmt Aufgabe von Mirage

«Hornisse» wird Abfangjäger

Bern sda/pb. Mit dem Rüstungsprogramm 1990 wird dem Parlament die Beschaffung von 34 Kampfflugzeugen des Typs F/A-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. Der F-18 von McDonnell Douglas und US Navy schlug in der Schlussevaluation mit einer fünföchigen 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% teurer, schnitt aber bei den Leistungen um rund einen Drittel besser ab.

Die «Hornissen» sollen Mitte der neunziger Jahre die Aufgabe der 30 verbliebenen Mirage IIIIS 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 Bundesrat Koller betonte, werden sich die Beschaffungsinstanzen strikte an den finanziellen Plafond von 3 Mrd. Fr. 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.

Es ist vorgesehen, eine Staffel auf einem Flugplatz mit Kavernen und



Wird die Mirage IIIIS ersetzen: F/A-18 Hornet.

(Foto: ky)

zwei Staffeln auf zwei Flugplätzen mit Feldunterständen unterzubringen. Dies erfordert Anpassungen der vorhandenen Schutzbauten, die zum Teil aus den fünfziger Jahren stammen. Die Kosten hierfür wie auch für Betrieb, Unterhalt und Ausbildung werden gegenwärtig ermittelt. Das EMD rechnet mit 6 bis 9% der Systemkosten, also mit 180 bis 270 Mio. Fr., die gesondert beantragt werden.

Gegenwärtig nimmt in der Schweizerischen Fliegertruppe die Mirage die Aufgabe des Abfangjägers wahr, während der Tiger als Raumschützer in mittlerer Höhe figuriert und der Hunter dem Erdkampf zugeteilt ist. Nach Einführung des Hornet wird dieser haupt-

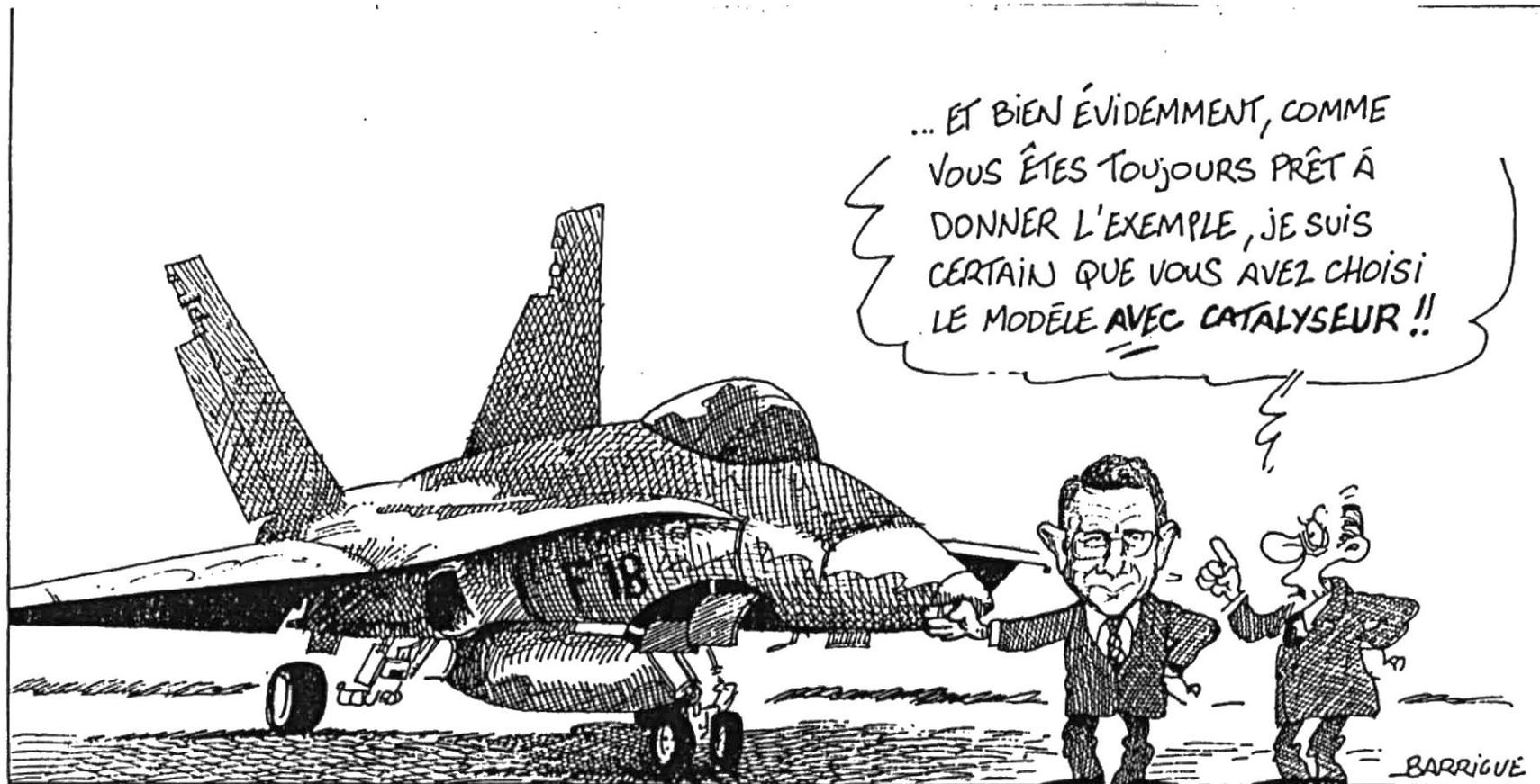
sächlich für die Abfangjagd zuständig sein. Die Mirage wird voraussichtlich eine «Etage» tiefer rutschen, um für den Raumschutz zu sorgen. Wie der Erdkampf nach Ausscheiden des Hunters aussehen wird, ist zurzeit noch nicht entschieden. Laut Korpskommandant Walter Dürig, Kommandant der Flieger- und Flabtruppen, seien diesbezüglich Abklärungen im Gange. Es gehe um die Abgrenzung zwischen Artillerie und Flugwaffe, zudem gelte es die Frage von bewaffneten Helikoptern zu klären. Eine weitere abzuklärende Frage sei jene, ob und wie der Tiger für einen eventuellen Erdkampfeinsatz nachgerüstet werden solle, sagte Korpskommandant Dürig gestern gegenüber dieser Zeitung.

Grüezi F-18, bye-bye F-16!

Le « frelon » fredonne

Le Conseil fédéral a tranché. Dès 1994, les premiers Hornet vrombiront dans le ciel suisse. Si le Parlement est d'accord de payer 3 milliards, l'armée touchera 34 exemplaires de ces nouveaux chasseurs « made in USA »

Le matin 4.10.88



9

■ Le F/A-18 Hornet du constructeur de Saint Louis, McDonnell Douglas, a fini par mettre k.-o. le F-16 de la firme texane General Dynamics. Sorti nettement gagnant des essais effectués ce printemps à Payerne, il sera donc le prochain avion de combat de l'armée suisse. Voilà ce qu'a décidé hier le Conseil

BERNE

Anne DOUSSE

fédéral, suivant ainsi la proposition de notre ministre de la Défense, Arnold Koller. Il est prévu d'acquérir 34 de ces « frelons ».

L'enveloppe financière a été fixée à 3 milliards, soit un peu moins que pour les chars Leopard (3.3 milliards). Il faudra encore attendre le feu vert du Parlement qui se prononcera dans le cadre du programme d'armement 1990.

Le meilleur gagne

Cette décision n'est pas une surprise. On savait que le F/A-18, qui équipe notamment l'armée de l'air canadienne et la marine américaine, avait séduit pilotes et responsables du Groupement de l'armement. A leurs yeux, l'avion de McDonnell-Douglas, qui coûte 15% de plus que le F-16, était le plus qualifié pour remplir les missions confiées à notre aviation militaire. Et le plus apte à rem-

placer nos actuels intercepteurs, les Mirage III S, qui ne sont plus en mesure d'assurer la sauvegarde de notre espace aérien.

L'évaluation a démontré, compte tenu du rapport qualité/prix, que les compétences du F/A-18 sont d'un tiers supérieures à celles du F-16. Le « frelon » peut être intégré, avec des adaptations mineures, à notre système de défense aérienne. Il répond mieux que son concurrent aux exigences suisses relatives à une longue vie opérationnelle (trente ans). Et, dans une phase ultérieure, il pourra être utilisé par des pilotes de milice.

Stable et performant

De construction moderne, le F/A-18 se caractérise par une stabilité de vol élevée qui permet une grande sécurité lors d'engagements à partir de notre secteur alpin. De plus, l'avion est équipé d'un radar de haute qualité et d'autres appareils électroniques qui constituent des avantages décisifs dans notre terrain fortement tourmenté. Il offre également un important potentiel d'amélioration de sa valeur combattive. Le F-16 aurait par contre exigé des « helvétisations » majeures qui auraient entraîné des risques techniques.

Le crédit de 3 milliards ne devrait pas être dépassé, d'après Arnold Koller. Dans cette somme sont compris les 34 « frelons » (on avait envisagé l'achat de 40 appareils), les missiles-radars, l'équipement de conduite de la guerre électronique, l'équipement au sol, les pièces de rechange, les aides à l'instruction, l'équipement pour l'entretien spécialisé et autres frais supplémentaires. Le patron du DMF a aussi tenu à clarifier les possibilités de participation de l'industrie suisse. Les firmes américaines qui construisent le F/A-18 proposent une compensation économique de 100%. Mais les modalités n'ont pas été définies.

Et le Mig-29 ?

Enfin, pour Arnold Koller, il est exclu que cette décision soit remise en cause. Toutefois, il n'est pas impossible lors d'une prochaine acquisition — remplacement par exemple des Hunter dans les années 90 — que le Mirage 2000 de Dassault, le Gripen suédois de Saab-Scania, voire le Mig-29 soviétique, entrent en

considération. Et sachez que la première escadrille de F/A-18 devrait être opérationnelle à fin 1994.

A. D.

●●● LIRE EN PAGE 2

La bête

Biréacteur
11,1 t de masse à vide
23,5 t de masse maximale au décollage.
17,1 m de long
11,7 m d'envergure
4,7 m de haut
Vitesse max. : Mach 1,8.
Altitude de croisière : plus de 16 000 m
Armement : canons 20 mm Gatling, 2 missiles infrarouge, 4 missiles guidés par radar, missiles air-sol, bombes. Emport total d'armement : 6400kg.

Le Frelon succède au Mirage

Le Nouvelliste
4.10.88

BERNE. – Le Conseil fédéral a choisi hier le successeur du fameux Mirage... Il a retenu le FA-18 Hornet de McDonnell-Douglas et a écarté le F-16 Falcon de General Dynamics. Facture prévue: trois milliards de francs que le gouvernement inscrira dans le programme d'armement 1990.

D'après le patron du Département militaire, Arnold Koller, le FA-18 Hornet (Frelon en français) est le plus qualifié pour remplir les missions confiées à l'aviation militaire helvétique. Il dispose notamment de l'équipement le plus performant: système de guerre électronique «pointu», missiles air-air dernier cri, susceptibles d'évolution.

34 avions

La Suisse prévoit l'acquisition de 34 appareils, pour un prix total de 3 milliards de francs. Dans cette coquette enveloppe figurent, outre les appareils et leur armement, les pièces de rechange, les moyens auxiliaires d'instruction, les équipements au sol, les équipements d'entretien ainsi que les frais supplémentaires découlant d'une participation directe de l'industrie suisse. En revanche, les dépenses qu'entraînera l'adaptation des cavernes, trop petites, ne sont pas incluses. Les quelque 200 millions nécessaires seront de-

mandés par le biais du poste «constructions militaires».

Trois escadrilles

Le FA-18 est environ 15% plus cher que le F-16, a encore souligné Arnold Koller. Mais il est un tiers plus performant! De plus, il réclame moins d'«helvétisations», ce qui réduit les incertitudes financières. Et les pilotes le préféreraient... Quant au nombre d'appareils (34), le DMF le juge suffisant. 24 avions seront répartis en trois escadrilles qui assureront la sauvegarde de la souveraineté aérienne et les sorties contre les attaques surprise. Dix Frelons resteront en réserve, ce qui permettra une disponibilité permanente des 24 avions en ligne. Une première escadrille devrait être opérationnelle à la fin 1994.

Par la suite, il s'agira de se procurer une nouvelle série d'appareils. Pourront alors entrer en considération un Mirage 2000 amélioré, le Grippen suédois, voire le Mig-29 soviétique. B.-O. S.

La préférence au FA 18 Hornet

11

Le Nouvelliste
4.10.88

Le Conseil fédéral a annoncé sa décision hier: le FA-18 Hornet équipera l'armée suisse en 1994.

Le chasseur de McDonnell-Douglas a été préféré au F-16 de General Dynamics. Bien qu'il soit 15% plus cher que son adversaire, le FA-18 est plus performant (+33%). Et, comme l'a dit le conseiller fédéral Arnold Koller, chef du DMF, le FA-18 nécessitera moins d'«helvétisations» que le F-16.

Pour l'heure, outre les Etats-Unis (US Navy), le FA-18 est en service au Canada, en Australie et en Espagne, alors que le Koweït (40 appareils) et maintenant la Suisse (34) figurent sur le carnet de commandes. A l'origine, le FA-18 est un chasseur embarqué et on le trouve sur les ponts des porte-avions américains «Constellation», «Coral Sea» et depuis peu «America» et «Theodore-Roosevelt».

Le FA-18 a été conçu pour rem-

placer dans l'US Navy le bombardier léger Corsair A-7 (qui avait été testé en son temps en Suisse face au Milan français) et le chasseur Phantom F-4. C'est un bi-réacteur monoplace, dans la construction duquel interviennent, outre McDonnell-Douglas, Northrop (cellule), General Electric (réacteurs) et Hughes Aircraft Company (radar).

Le FA-18 a effectué son premier vol en novembre 1978, soit quatre ans après que l'US Navy ait défini le cahier des charges. Dès le début, l'accent a été mis sur une fiabilité maximum. Ainsi, par rapport au Corsair A-7 qu'il remplace, le FA-18 requiert 40 à 50% moins d'heures de maintenance par heure de vol. A titre d'exemple, un moteur peut être remplacé en moins d'une demi-heure. Pas étonnant dès lors que le DMF annonce des frais d'exploitation moins élevés que ceux du Mirage III qu'il doit remplacer. On précise que le Hornet pourra, dans une phase ultérieure être même confié à des pilotes de milice.

Les modalités de construction n'ont pas encore été définies. Mais il est déjà acquis que les firmes qui construisent le FA-18 offrent une compensation économique de 100%. Le montant de la commande suisse s'élève à trois milliards de francs pour les trente-quatre appareils prévus. Vingt-quatre de ceux-ci seront répartis en trois escadrilles, la réserve de dix appareils étant indispensable pour assurer une disponibilité permanente de ces 24 avions de ligne. On ne sait pas encore aujourd'hui combien de modèles biplaces seront compris dans la commande.

La commande des FA-18 sera soumise au Parlement dans le cadre du programme d'armement 1990.

Lors de la conférence de presse, M. Arnold Koller a précisé que la procédure d'évaluation très poussée était ainsi achevée et qu'il était exclu que l'on revienne sur la décision prise. Si, avant les délibérations parlementaires, le Mirage

2000 était amélioré ou que le Grippen suédois effectuait son premier vol ou encore que le MIG-

29 était conforme aux procédures d'évaluation suisses, ces trois appareils ne pourraient pas entrer en

considération. Par contre, ils le pourraient pour une acquisition ultérieure. G. Théodoloz

LE HORNET FA-18

Fournisseur principal: McDonnell-Douglas Corp.

Sous-traitant principal: Northrop Corp.

(cellule)

Type:

biréacteur monoplace, chasse et attaque.

Groupe moteur:

2 turboréacteurs double flux F-404-GE-400 General Electric à faible dilution, chacun d'une poussée de 7625 kg pour un rapport poussée-poids de 8 pour 1.

Longueur:

17,1 mètres.

Hauteur:

4,7 mètres.

Envergure:

11,4 mètres.

Voilure:

37,2 mètres carrés.

Vitesse:

Mach 1,7 ou plus (Mach 1+ à puissance intermédiaire).

Premier vol:

novembre 1978.

Equipage:

une personne (deux en version entraînement).

Autonomie:

900+ kilomètres, 5500+ kilomètres en convoyage.

Plafond:

15 000 mètres (environ).

Carburant:

4989 kg (environ), 7264 kg (environ) avec réservoirs auxiliaires.

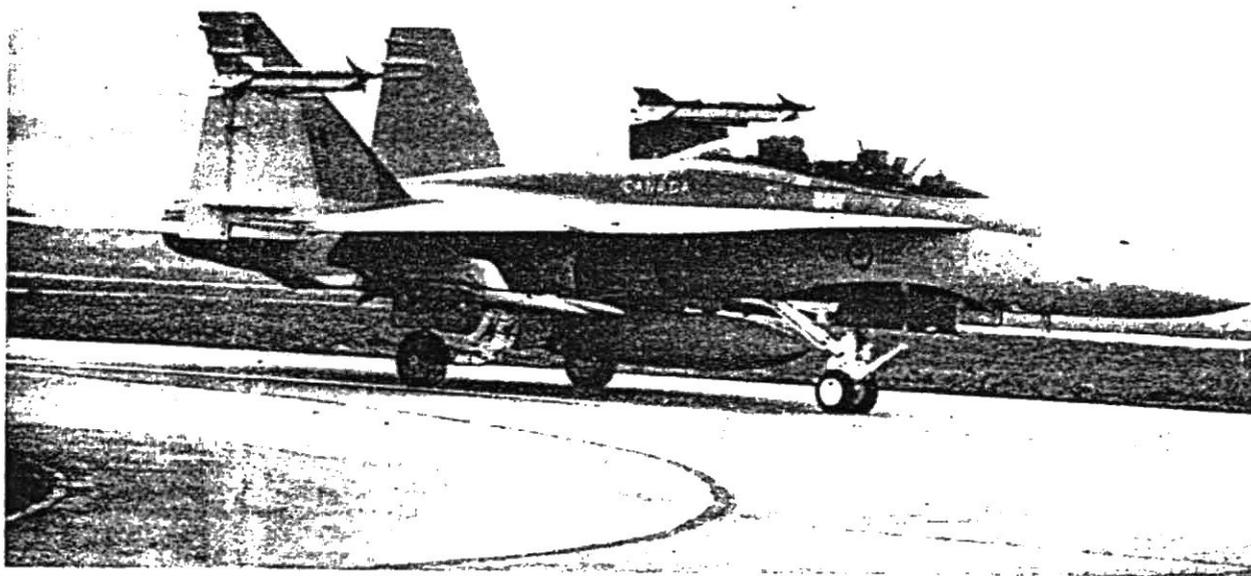
Poids maximum: au décollage

25 401 kg (environ) en mission chasseur-escorte.

Armement:

7,711 kg maximum sur 9 postes: 2 en bout d'aile pour missiles Sidewinder à infrarouges, 2 en extérieur aile pour artillerie air-sol, 2 en intérieur aile pour missiles air-sol Sparrow à guidage radar automatique ou réservoirs auxiliaires, 2 en nacelles pour missiles Sparrow ou détecteurs, 1 sous le ventre, au centre, pour armes, détecteurs ou réservoir de carburant. Canon de 20 mm monté dans le nez. Missile AMRAAM en option, en position aile intérieure ou nacelle, pour les modèles C et D.

Journal du Nord vaudois 4.10.88



Le F18 «Hornet» à Payerne durant les essais: en position «ailes repliées», qui permet une occupation minimale en parking.

Nv-Gillioz

Nouvel avion de combat

Le DMF a choisi le F18

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 F18 «Hornet» de McDonnell-Douglas et écarte le F16 «Falcon» de General Dynamics. Dans le programme d'armement 1990, il proposera au Parle-

ment l'acquisition de 34 appareils 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.

(ats)

3

Journal du Nord Vaudois
4.10.88

Nouvel avion de combat: ce sera le «F 18»

En accord avec le Conseil fédéral, le chef du Département militaire fédéral (DMF) Arnold Koller a choisi le nouvel avion de combat pour l'armée suisse: il s'agit du «F/A-18 Hornet», construit par la firme américaine McDonnell Douglas (Missouri). Arnold Koller a annoncé hier à la presse qu'il était prévu d'acquérir 34 de ces appareils, pour un montant de 3 milliards de francs. Une première escadrille de huit avions doit être opérationnelle à fin 1994.

Le «F 18» a été testé, lors de l'évaluation principale en avril-mai, parallèlement à son dernier concurrent en lice, le «F 16 Fighting Falcon», construit par une autre firme américaine, la General Dynamics (Texas). C'est le «F 18» qui s'est révélé le plus qualifié pour remplir les missions confiées à notre aviation militaire dans le cadre de la défense nationale, a dit Arnold Koller. Cet avion peut être intégré, avec des adaptations mineures, dans notre système de défense aérienne et dispose de très bonnes caractéristiques pour l'engagement dans l'environnement suisse.

La Suisse a besoin d'avions de combat pouvant être engagés à partir du secteur alpin (décollage sur courte distance), capables de se mesurer dans une situation d'infériorité numérique, de combattre de jour, de nuit, par tous les temps et contre des objectifs volant à basse altitude.

Pour 30 ans

Le système d'armes «F/A-18 Hornet» «allie les avantages de la technologie la plus moderne à un haut degré d'optimisation dans l'emploi tactique et le support logistique». Mieux que tous les autres appareils essayés, il permet au pilote de tirer le meilleur parti de toutes les possibilités du système.

La vie opérationnelle des futurs avions de combats doit être d'au moins 30 ans, a relevé le chef du DMF. A cet égard, le «F 18» se caractérise par un mode de construction moderne, un bon potentiel de développement pour des améliorations ultérieures de sa force combattive, un degré de sécurité et une stabilité de vol élevés, ainsi que par une conception des logiciels capables d'adaptations.

Le «F 16»: performant mais...

Ainsi, après le «Lavi» israélien, le «Rafale» français, le «Tigershark»

américain, le «Gripen» suédois et le «Mirage-2000» français, c'est au tour du «F 16 Fighting Falcon» d'être écarté. Un appareil pourtant «éprouvé, largement répandu et remarquablement performant», admet le Conseil fédéral. Mais des modifications importantes auraient dû lui être apportées pour son adaptation au système suisse de défense aérienne.

En comparaison chiffrée, le «F 16» aurait coûté 15% de moins que le «F 18». Mais ce dernier a reçu une appréciation globale d'un tiers plus élevée que son concurrent, en fonction de plusieurs critères: aspects opérationnels et logistiques, maturité technique, possibilité de réalisation et de participation de l'économie suisse. Sur ce dernier point, les firmes américaines construisant le «F 18» offrent une compensation économique de 100% de leur part respective dans ce projet.

34 appareils

Le Conseil fédéral estime qu'avec 24 avions en ligne, répartis en trois escadrilles, il est possible d'assurer la sauvegarde de la souveraineté aérienne de la Suisse et d'intervenir contre des attaques-surprise par la voie des airs. Mais, pour une disponibilité permanente de ces 24 appareils pendant une longue durée, il faut disposer de 10 avions supplémentaires, donc de 34 en tout.

Avec ce volume d'acquisition, il est possible de remplacer, dans leur rôle actuel d'intercepteurs, les «Mirages III-S» dont dispose depuis près de 30 ans l'armée suisse. Ceux-ci ne sont en effet plus jugés à la hauteur de leur mission au regard de la nouvelle forme de menace potentielle (performance de combat, détection radar à grande distance et résistance aux contre-mesures électroniques).

Pour fin 1994

Les coûts de système du projet de

Journal du Nord vaudois

4.10.88

nouvel avion de combat ne doivent pas dépasser 3 milliards de francs dans le programme d'armement 1990. Le volume d'acquisition comprend notamment: 34 avions, missiles-radar, équipement de conduite de la guerre électronique, équipement de conduite au sol et pièces de rechange, aides à l'instruction, équipement spécialisé, coûts additionnels de la participation industrielle directe.

Une première escadrille de «F/A 18» Hornet doit être opérationnelle à fin

1994. Dès cette date, la trentaine de «Mirages III-S» actuels continueront d'être engagés comme chasseurs de couverture aérienne (défense aérienne à vue). Cette fonction est encore assurée par une centaine de «Tiger» qui seront alors déclassés comme avions d'appui tactique. Enfin, les «Hunter» devront être mis hors service. Leur éventuel remplacement, dans les années 1996-99, laisse toutes leurs chances aux appareils présents sur le marché a indiqué Arnold Koller. (cps)

Le choix de l'audace

On attendait le «F 16», c'est le «F 18» qui portera les cocardes helvétiques. La décision tombée hier démontre que l'armée de l'air n'entend pas se contenter d'un avion ancien même remis au goût du jour. Le choix porte sur l'avenir c'est donc un appareil de la dernière génération que la Suisse a choisi.

Bien sûr en décidant d'acquérir le «F 18», l'armée de l'air helvétique est au-dessous de son souhait d'obtenir quarante avions ou plus.

Opinion

On en restera donc à 34 appareils pour une valeur de quelque trois milliards de francs. Trois milliards cela semble énorme pour un si petit nombre d'appareils mais c'est le prix de la sécurité technologique et de la performance incontestable.

En fait le «F 18» représente aujourd'hui ce qu'il y a de mieux sur le marché des avions de combat. Le «Mirage 2000», qui pouvait soutenir la comparaison avec le «F 16» ne pourrait en aucun cas rivaliser avec l'appareil de McDonnell Douglas. D'ailleurs la marine française qui voulait se doter de «F 18» (ce à quoi elle n'a pas renoncé) jette toujours un regard vers l'appareil qui pourrait équiper ses porte-avions durant les prochaines décennies. L'avion qui équipera l'aviation helvétique n'a donc pas de concurrents sérieux de ce côté-ci du rideau de fer. En ce sens le choix est intelligent et il procède d'une analyse à long terme.

En ce qui concerne maintenant l'utilisation du nouvel intercepteur,

l'acquisition du «F 18» va amener l'armée de l'air à se professionnaliser encore davantage. On le sait, les nouvelles générations d'avions de combat sont si perfectionnées que de simples pilotes de milice peuvent sans craindre les piloter. Mais entre les piloter et les emmener victorieusement dans une mission de combat, il y a un monde que seuls des pilotes extrêmement bien entraînés et professionnels peuvent maîtriser. Il est donc quasiment révolu le temps de l'armée de l'air de milice, si ce n'est que les miliciens seront dévolus aux vieux «Hunter» et autre «Tiger F 5».

Sur le plan stratégique enfin, il est clair que l'armée de l'air helvétique vise à préserver la sécurité de la partie de ciel qu'elle doit défendre. Avec de tels appareils la mission ne paraît pas impossible, loin de là mais il ne faut pas oublier non plus que de bons intercepteurs performants ne peuvent pas tout faire et qu'il est indispensable qu'ils soient encadrés par une logistique à la hauteur. Le choix du «F 18» procède donc à ce niveau d'un pari car avec un avion aussi sophistiqué, le personnel au sol devra être très spécialisé. Il y aura peut-être quelques aménagements à réaliser du côté de la direction des aérodromes militaires. Et comme pour assurer cette formation il faudra encore de l'argent, il reste à espérer que le Parlement, si il accepte d'acheter le «F 18», ne lui coupe pas les ailes en économisant sur le «petit personnel».

Eric Othenin-Girard

Journal du Nord Vaudois

4.10.88

Première étape

«Seulement»? La décision du Conseil fédéral de proposer au Parlement l'achat de 34 avions de combat «F 18 Hornet» suscite des interrogations. Ne parlait-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.

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. D'où le crédit de 3 milliards de francs sollicité, ce qui met le «F 18» de McDonnell Douglas sélectionné à... 88 millions pièce.

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

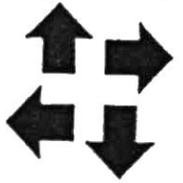
problème que posera cet affaiblissement de notre capacité aérienne. Que deviendront les «Hunter»? Ils seront vendus, si des acquéreurs se présentent. Aujourd'hui déjà Singapour serait sur les rangs.

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 d'appui au sol 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 porterait sur un effectif idéal de 80 appareils, les 34 «F 18» proposés aujourd'hui 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, il n'est pas simple d'assurer la crédibilité de notre dissuasion...

Raymond Gremaud



zurück an Info D

10.88

PRESS...
REFLETS DE LA PRESSE
RIFLESSI DELLA STAMPA
REFLEX DA LA PRESSA

CVP Pressedienst 5.10.88

ZITIERT UND SKIZZIERT

"Der Entscheid ist gefallen, die "Hornisse" hat den "Kämpfenden Falken" ausgestochen".

(Peter Brotschi, "Solothurner Zeitung" vom 4. Oktober 1988)



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 | | - Uebersetzungsdienst |
| | | | - EFK | | - EVED |
| | | | - Kdt Gst Kurse | | |

34 Hornissen, aus Moskau ein Vogel

VON MARCEL H. KEISER

An der Luftfahrtschau im britischen Farnborough beeindruckte die sowjetische MiG-29 - für welche das westliche Verteidigungsbündnis den Codenamen «Fulcrum» (Stützpunkt) verwendet - jüngst sowohl durch die Präzision der vorgeführten kühnen Manöver wie zugleich durch ihre gewaltige Schubkraft. Beifall der internationalen Fachwelt brandete hoch. Ein stellvertretender Minister der roten Supermacht nutzte die Gunst der Stunde und liess verlauten, Moskau sei allenfalls bereit, die Maschine in den Westen zu verkaufen, auch dem neutralen Kleinstaat Schweiz.

In Zürich hörte Handelslehrer Hans Oester, welcher als Evangelischer der Militärkommission des Nationalrates beisitzt, die Signale: Auf seine Initiative hin wird der Wehrausschuss der Volkssammer kommenden Januar nun die Problematik des eventuellen Erwerbs von Rüstungsgütern aus dem Warschauer Pakt debattieren. Zurückgreifen kann das parlamentarische Gremium bei dieser Gelegenheit auf ein Referat, das Korpskommandant Johann-Jacob Vischer schon Anfang der siebziger Jahre hielt.

Teilweise erhebliche Risiken

Der inzwischen verstorbene frühere Generalstabschef betonte damals, neutralitätspolitisch wäre es zweifellos erwünscht, sich mit dem Einkaufszettel ebenfalls in den sozialistischen Ländern umzuschauen. Unabdingbar sei allerdings, dass ein solcher Handel sich gemäss den Usancen der Eidgenossenschaft abwickeln lasse, die volle Handlungsfreiheit des Käufers in sämtlichen Bereichen integral gewahrt bleibe. Demnach müsse der Warschauer Pakt volle Einsicht in alle Konstruktionspläne gestatten: er dürfe weder einem Lizenzbau noch Kompensationen beim Warenaustausch opponieren. Dollpunkt aus Sicht der helvetischen Generalität, so seinerzeit Vischer, ist jedoch vor allem der Verzicht auf militärisch einschränkende Konditionen, etwa bezüglich elektronischer Ausstattung, Ausbildungshilfen oder Dotation und Qualität der Munition. Als völlig inakzeptabel zurückzuweisen hätte man das Begehren, die aus Staaten des östlichen Militärblocks bezogenen Waffensysteme gegen bestimmte kriegsführende Länder im Ernstfall nicht einzusetzen.

Die Weltwoche

6.10.88

Leidvolle Erfahrungen vieler Regierungen in der sowjetischen Einflussphäre dokumentieren, dass derartige Vorbehalte keineswegs kleinkrämerischer Rappenspalterei gleichkommen - Moskauer Brauch ist es vielmehr, mit der Lieferung von Rüstungsgütern jeweils handfeste politische Interessen zu verknüpfen. Eidgenössische Parlamentarier haben demnach vorerst nicht den mindesten Anlass, ob der vagen Offerte aus dem Kreml begeistert das Rad zu schlagen, in atemlose Euphorie zu verfallen.

Darf das EMD naiv genug sein, die Augen vor der Tatsache zu verschliessen, dass der Warschauer Pakt via die Integration beispielsweise der MiG-29 in das schweizerische Luftraumüberwachungs- und Führungssystem «Florida» zu fundamentalem Einblick in das Atwehrdispositiv unserer Alpenrepublik käme? Soll man treuherzig jetzt übungshalber im Sandkasten umgruppieren und die sozialistischen europäischen Staaten aus der Rolle des potentiellen Angreifers entlassen? Der Hinweis, neutralitätspolitisch sei ringsum derselbe rigide Massstab anzuwenden, ist von der reinen Lehre her gewiss richtig. Trotzdem jedoch sticht er bloss bedingt, denn Realität ist natürlich, dass zum einen die Schweiz ihre Unabhängigkeit in der gegenwärtigen Konstellation der Kräfte nicht durch westliche Demokratien gefährdet sieht, dass zum anderen just diese Demo-

o/o

Die Wachtwache
6. 10. 88

kratien das helvetische Heer beliefern und damit automatisch sehr viel technisches Wissen über die schimmernde Wehr der Eidgenossen besitzen.

Realität ist aber auch, dass der Warschauer Pakt mit der Einführung einer neuen Generation moderner taktischer Kampfflugzeuge (neben MiG-29 und MiG-31 u.a. die SU-24 «Fencer» und die SU-27 «Flanker»), dem Aufbau einer starken Flotte an Kampfhelikoptern sowie dem rasanten Ausbau der bodengebundenen Luftverteidigung die konventionelle Angriffskapazität seiner Luftstreitkräfte erheblich verstärkt hat. Die Flugzeuge besitzen gegenüber ihren Vorgängern signifikant höhere Nutzlasten, grössere Reichweiten, Abstandsfähigkeit (beispielsweise dank dem Einsatz von gelenkter Munition), die Befähigung zum Kampf unter Allwetter-Bedingungen sowie positive Radaridentifizierung weit über optische Sichtweiten hinaus. Ältere Apparate werden im allgemeinen durch die gleiche Anzahl neuer, leistungsgesteigerter Systeme ersetzt - der qualitative Sprung nach vorn geht also nicht zu Lasten der Menge.

Auf Ebene der konventionellen Waffen hat der Warschauer Pakt sein in der Dritten Dimension verfügbares Potential während der letzten Jahre enorm verstärkt. Ausgehend von dieser Bedrohung (und gleichzeitig im Wissen um die triste Tatsache, dass der Luftraum über dem benachbarten Österreich heute faktisch nicht verteidigt ist), muss die schweizerische Flugwaffe ihren operationellen Bedarf ermitteln und innerhalb eines vorgegebenen personellen, strukturellen sowie engen finanziellen Rahmens verwirklichen. Ziel ist, auch inskünftig eine moderne, stets präsente Teilkraft zu bleiben. Allerdings

lassen sich nicht alle - operationell durchaus begründeten - Vorhaben realisieren, sondern man ist vielmehr genötigt, die Kräfte nach einer strengen Prioritätenordnung auf das operative Minimum zu konzentrieren: Gemessen an der Bedrohung und den daraus abgeleiteten Erfordernissen für die Ausstattung der Flugwaffe müssen zwangsläufig Risiken in Kauf genommen werden, teils sogar erhebliche.

Dank einer quasi «randgeschneiderten» Planung schaffte die Eidgenossenschaft bislang das Kunststück, kontinuierlich neue Stäbchen in das Korsett zu stecken,

ihre fliegende Feuerwehr so zu bestücken, dass etwa mitteleuropäischer Standard erreicht wird. Solche Kontinuität wahren möchte der Bundesrat nun mit dem Antrag, 34 Abfangjäger des amerikanischen Modells F-16 von McDonnell Douglas für drei Milliarden Franken zu beschaffen. Ablösen soll die Hornisse (Hornet) - welche im Endausstich den ebenfalls aus den USA stammenden Kampffalken (F-16C Fighting Falcon von General Dynamics) kille - die Mirage in deren Rolle als Interzeptor. Im Milieu der elektronischen Kriegführung schwinden die Überlebens-

chancen der einst mit französischer Lizenz gebauten, inzwischen bereits recht angejahrten Maschine nämlich zusehends dahin. Wenn sie dereinst keine Abfangjagd hoch am Himmel mehr betreiben muss, soll die Mirage den momentanen Plänen des Kommandos der Flieger- und Flabtruppen zufolge bis ans Ende der technischen Lebensdauer einige Kilometer tiefer herumkurven und dort einen Teil der Tigerflotte als sogenannte Raumschutzjäger - hauptsächlich eingesetzt über den Panzerverbänden - ersetzen. Die so frei werdenden Tiger-Flugzeuge würden zu Erdkämpfern umgerüstet, um die völlig überalterten Hunter abzulösen.

Eine derartige Rochade entspricht zwar lupenrein der bisherigen «Philosophie», wonach der jeweils leistungsfähigste Typ die anspruchsvollste Aufgabe übernimmt und später dann in einer Art von Kaskade stufenweise absinkt, sie hat aber einen gewaltigen Haken: Hochchargierte Fliegeroffiziere bezweifeln, ob die leicht gebaute Tiger den Belastungen bodennaher Operationen standhält. Falls einerseits die F-5 schliesslich für die direkte Unterstützung der Erdkampftruppen nicht in Frage käme, andererseits die Hunter ausgemustert werden, dürfte dieser Abschied der Flugwaffe von einer ihrer bisherigen Aufgaben im Parlament noch zu homerischen Diskussionen führen.

Den Füsiliern vor die Füße schiessen könnte selbstredend auch die Artillerie. Das allerdings würde bedingen, dass die Schweiz zügig Raketenwerfer beschafft, Salvengeschütze, die bis zu 40 Kilometer weit tragen und im Vergleich zur 15,5-Zentimeter-Panzerhaubitze pro Minute 1600 statt 260 Kilogramm Gefechtsgewicht verschossen. Billig zu haben wäre das indes keinesfalls, denn für eine einzige Abteilung mit zwölf Werfern schätzt man die Kosten auf rund 400 Millionen Franken. □

L'Hebdo 6.10.88

F-18: questions à trois milliards

Si les bidasses en Suisse pouvaient essayer leurs chaussures avant achat comme les pilotes le font avec leurs futurs avions, sûr qu'ils auraient aux pieds les meilleures pompes du monde. Ce privilège ne revenant qu'aux seconds, le Conseil fédéral a décidé de leur offrir l'un des plus beaux joujoux disponibles aujourd'hui sur le marché, le chasseur américain F-18 Hornet. Voilà tout au moins la proposition formulée par le chef du Département militaire, Arnold Koller. Au Parlement, ensuite, de lui accorder les moyens de ses ambitions, trois milliards de francs. Pour l'heure, le choix du DMF suscite de nombreuses questions. Notamment sur la somme fabuleuse à verser pour remplacer d'ici le début des années nonante les quelque quarante vaillants Mirage encore disponibles.

L'extraordinaire biréacteur de la maison McDonnell Douglas se trouvait finalement en concurrence avec le F-16 Fighting Falcon, un monoréacteur aux performances relativement comparables mais doté de perfectionnements techniques plus raffinés. Cela se paie, bien sûr, mais combien? Seulement quinze pour cent de plus, comme l'assure le DMF ou davantage? En scrutant le budget de la Défense américaine qui prévoit aussi bien la commande de Fighting Falcon que de Hornet, la différence de prix estimée par les têtes galonnées américaines est bien supérieure aux prévisions suisses. Elle se monte même à 59%.

Le coût exorbitant du nouvel appareil ne permettra de n'en acheter que trente-quatre exemplaires. Or, dans un passé récent, le chiffre de quarante constituait un minimum. Alors, on se console en soulignant les merveilleuses qualités du F-18, notamment son équipement radar hautement perfectionné. Mais qui donc en assurera l'entretien et les réparations? Le sous-développement électronique de la Suisse, mis en évidence par l'impossibilité de construire un radio-téléphone militaire fiable, jette une ombre inquiétante sur cet aspect de la question.

Enfin, d'ores et déjà, deux postes importants ne figurent pas au budget du DMF. D'abord, le remplacement du missile Sparrow équipant actuellement le F-18 par une arme nettement plus performante, l'Amraam, encore en pleine phase d'essais. Prix d'une seule de ces roquettes «intelligentes»: un million. Le crédit supplémentaire se montera donc à un demi-milliard environ. Deuxième omission: le coût de l'aménagement des cavernes où, tradition suisse oblige, les nouveaux avions devront s'abriter. Sans ces travaux, impossible de les mettre à couvert. Et sans transparence réelle, la défense nationale semble bien ruineuse. — (J.-L. I.)