Eidgenössisches Militärdepartement
Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale

Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen
Commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions
Comando delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea

3003 Bern, 19. Dezember 1988

Rückfragen an
Rappel au

Reg. No.

Zeichen/Référence

- Kdt FF Trp (3)
- C AKP
- C SPL
- CFE
- SC FF Trp
- Kdt Flwaf Br 31
- Waf C FF Trp
- Dir BAMF
- POL NKF (Hr Scherrer)

Pressequerschnitt NKF, 5. Teil

Als Beilage erhalten Sie die fünfte Zusammenstellung aller Presseartikel NKF, die nach dem 15.10.88 erschienen sind (bis heute).

Weitere Publikationen werden in einer nächsten Zusammenstellung folgen.

Kommando der Flieger- und
Fliegerabwehrtruppen
Informationsdienst

H.R. Häberli

1.88 10000 42721/2

3371

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

VORWAERTS
CH - BASEL
Auflage woechentl. 10,900
Argus Media No. 3977

6. Oktober 1988

3302

Drei Bundesmilliarden für 34 Kampfflugzeuge

EMD: Der Ausstieg ist fällig

Der Entscheid ist gefällt: Drei Milliarden will der Bund in das Kampfflugzeug der Marke F-18 stecken. 1990 soll das Geschäft parlamentarisch abgesegnet werden. 1994 sollen die ersten Kämpfer in den schweizerischen Himmel steigen. Folgebeschaffungen sind abzusehen. Doch auch jene, die die Rüstungsspirale kappen wollen, beginnen zu mobilisieren. Mit einem Moratorium und einer jährlichen Reduktion des Militärbudgets sollen der Rüstungslobby die Zähne gezogen werden.

(WA) Zufall war es nicht, dass sich der Bundesrat für den F-18, das hochgezüchtetere der beiden Kampfflugzeuge entschieden hat. Die spätestens beim Kauf des Leopardpanzers deutlich gewordene Absicht, in der konventionellen Rüstungsspirale an vorderster Front mitzuhalten, machte die Wahl zum Zwang. Die Folgen sind absehbar: Als nächstes müssen die heute erst in Entwicklung stehenden, dem F-18 jedoch entsprechenden Lenkwaffen mit einer Reichweite von 80 Kilometern angeschafft werden. Mitte der 90er Jahre wird die zweite Tranche des F-18 fällig.

Dann wird bereits eine neue Generation der Tötungsmaschinerie auf dem Markt sein. Gemeinsam haben all diese Systeme, dass es bei ihrem Einsatz auch für die Zivilbevölkerung kein Überleben mehr gibt.

Klügere Geister, als sie zur Zeit im EMD anzutreffen sind, haben bereits gemerkt, dass diese Rüstungsstrategie nicht nur mordsgefährlich, sondern auf Dauer auch finanziell nicht tragbar ist. Zahlte das EMD 1973 für einen Hunter noch sechs Millionen Franken, so kostete der *Tiger* (1978) bereits 20 Millionen: Für einen F-18 müssen wir 50 Millionen Franken hinblättern. Die Preisexplosion hat zur Folge, dass das EMD nicht wie gewünscht 50, sondern «nur» 34 Stück der F-18 bekommt.

Konkrete Pläne für einen Ausstieg aus der Panzer- und Flugzeugära macht man sich an einem anderen Ort. Ende August haben sich auf Einladung des *'Schweizerischen Friedensrates'* Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Organisationen in Bern getroffen.

Hoffnungen, dass der Beschaffungszug auf parlamentarischer Ebene zu stoppen sei, machte man sich dort keine. Vorschläge für eine Anti-Kampfjet-Kampagne wurden trotzdem gemacht. Neben der Idee einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Kampfflugzeuge – das Ergebnis wäre absehbar – wurde ein Rüstungsmoratorium und eine kontinuierliche Reduktion des Militärbudgets diskutiert. Mit einem Moratorium sollte sowohl bei der Beschaffung, als auch bei den militärischen Bauten und dem EMD-Landerwerb eine 10 bis 15-jährige Denkpause eingeschaltet werden.

Ob den Forderungen mit einer Initiative zum Durchbruch verholfen werden soll oder ob andere Aktionen ins Auge gefasst werden: Darüber will man Ende Oktober weiterdiskutieren. Einig ist man sich jedoch in einem: Dem grössten Rüstungsgeschäft aller Zeiten muss Widerstand entgegengesetzt werden.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BASELLANDSCHAFTLICHE ZEITUNG
CH - LIESTAL
Auflage taeglich 19,728
Argus Media No. 1053

8. Oktober 1988

3371

34 amerikanische «F/A-18 Hornet» sollen in den nächsten Jahren die ursprünglich 36, heute noch 30 Mirages III-S ersetzen.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

SUEDKURIER
D - KONSTANZ
Auflage taeglich 147,200
Argus Media No. 5715

4. Oktober 1988

3371

Die Schweizer Luftwaffe soll Mitte der neunziger Jahre mit 34 Kampfflugzeugen des US-Typs F/A-18 Hornet ausgerüstet werden. Eine entsprechende Vorentscheidung hat die Schweizer Regierung nach Angaben von Verteidigungsminister Arnold Koller in Bern getroffen.

Image Schweiz

UUSI SUOMI - 12.10.1988

(Titelseite)

Was für Finnland passt, passt nicht für das Alpenland:

Schweiz nimmt F-18 - Mirage 2000 abgelehnt

Die Schweizer Armee hat schon die Wahl getroffen, die Finnland noch bevorsteht. In der Schweiz hat man sich bei der Kampfflugzeugbeschaffung für 34 Maschinen des Typs F-18 entschieden. Die Mirage 2000 erfüllt die Anforderungen der Schweizer nicht. Der F-18 ersetzt die Mirage 3, später müssen die Schweizer auch den veralteten Hunter ersetzen, dabei wird auch die MIG 29 auf der Angebotsliste stehen.

merikkalaiset F-18 (kuvassa) ja F-16 kävivät kamppailun veitsissä.

Mikä käy Suomelle ei sovi alppimaalle

F-18 tulee Sveitsille, Mirage 2000 sivuun

Pekka Haarla
Geneve

Sveitsin puolustusvoimat on tehnyt valinnan, joka Suomella on vielä edessä. Alppimaa on päätynyt uuden hävittäjäkoneen valinnassa amerikkalaiseen F-18:aan, joka tunnetaan myös nimellä Hornet.

Kyseessä on vanha Mirage 3 kaluston uusiminen. Kilpailussa mukana olleista koneista ruotsalainen JAS hylättiin jo alkuvaiheessa, koska kone ei ole vielä valmis, samoin kuin Mirage 2000, joka ei täyttänyt sveitsiläisten vaatimuksia.

Suomalaisille Mirage sen sijaan sopii.

Kova kamppailu käytiin amerikkalaisten F-18 ja F-16 koneiden välillä. Molemmat todettiin viisi viikkoa kestäneissä kokeissa erinomaiseksi lento-ominaisuuksiltaan, mutta monipuolisempi varustus ratkaisi kilpailun F-18:n hyväksi.

Hinnaltaan F-18 on 15 prosenttia kalliimpi, mutta hyötysuhteessa se lyö sveitsiläisarvostelun mukaan kilpailijansa kolmanneksella.

F-18 koneita hankitaan 34 kappaletta mikä tarkoittaa kolmen miljardin Sveitsin frangin kauppaa. Valmistajayhtiö McDonell-Douglas on taannut sadan prosentin vastaostot.

Myöhemmässä vaiheessa sveitsiläiset joutuvat korvaamaan myös vanhentuvat Hunter-hävittäjäkoneet, jolloin valintalistalle tullee edellisten lisäksi myös MIG 29.

Maan pienestä koosta johtuen Sveitsin ilmavoimilla on vaikeuksia harjoitusten pitämiseen ylääänikoneilla, josta syystä Sveitsillä on sopimus Ruotsin ja Espanjan kanssa harjoituslentojen suorittamisesta näiden maiden ilmatilassa.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

VOLKSRECHT
CH - ZUERICH
Aufl. 5 x p. Woche 5,183
Argus Media No. 1377

12. Oktober 1988

«Hornisse» stach «Falken» aus

3374

Bundesrat Koller treibt's mit der Fehlaufrüstung zusehends toller! 3 Milliarden, also 3000 Millionen Franken für 34 überflüssige, nichts als Ärger und unerwünschte Immissionen bringende Kampfflugzeuge, wofür jeder Einwohner der Schweiz erst noch – zu allem anderen – seine rund 500 Franken zahlen darf! Früher hätten vernünftig denkende Menschen dies als Wahnsinn bezeichnet. Heute gilt es, derartiges zwar weiterhin bloss als Koller-Unsinn zu betrachten, es aber hoffentlich nicht als unabänderliches Muss hinzunehmen.

Die GSoA mit ihrer Armeeabschaffungs-Initiative kann Koller zwar dankbar sein, wenn er auf solche Weise dem Ruin und eventuell einem zweiten «Ramstein» zudüsen will. Wer hätte schon gedacht, dass der Bundesrat ein geheimer Förderer des GSoA-Anliegens ist?! Die Erkenntnis setzt sich mehr und mehr durch: Der Kampf ums Walten friedenbringender Vernunft wird nicht mit Kampfflugzeugen F-18 entschieden. Es genügen dazu klare und friedenswillige Köpfe. IM EMD scheinen sie allerdings noch ein rarer Artikel zu sein. Doch übertriebener Stumpfsinn bringt für den Umdenkprozess Gewinn.

Ralf Winkler, Lindau

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BERNER TAGWACHT
CH - BERN
Auflage täglich 10,029
Argus Media No. 1059

13. Oktober 1988

Immer weniger Flugzeuge für immer mehr Geld!

3371

Zur Flugzeugbeschaffung

Man frägt sich ob diese Flugzeugbeschaffung nicht auch eine Prestigefrage ist. Nur das teuerste ist gut genug. 88 Millionen Franken für ein Flugzeug. In der Schweiz wird immer sofort eine Kosten-Nutzen Rechnung gemacht, wurde sie hier auch angestellt? Schon jetzt wird der militärische Fluglärm in unserer Gegend manchmal unerträglich. Den Überschallknall in geringer Höhe müssen wir ja exportieren, wie noch so manches Unangenehme. Trotzdem gibt es Tage, da klirren bei uns ein paar mal Türen und Fenster. Hat man im EMD daran gedacht, dass das Rüstungsreferendum über 40 Prozent Jastimmen gemacht hat und unsere Rüstungsausgaben nicht einfach mehr ein Tabu sein können. Technisch ungeschulte Mudschahedin in Afghanistan haben mit Raketen russische Migs abgeschossen. Wurde das im EMD auch wahrgenommen? Oder sind die russischen Migs nicht mehr unsere potentiellen Gegner? Fragen über Fragen, die sich ein ehemaliger gewöhnlicher «Dätel» stellt. Hans Wittwer, Hasle-Rüegsau

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

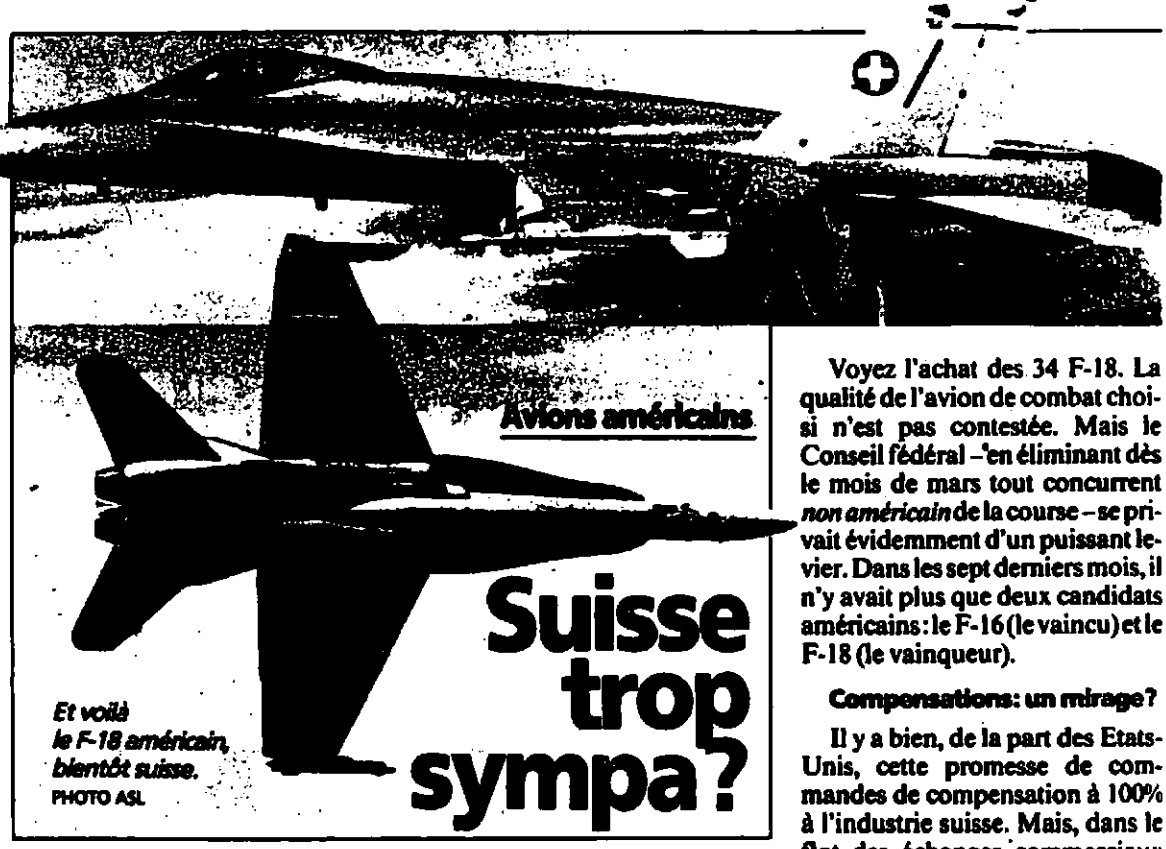
COOPERATION
CH - BASEL
Tirage hebdo. 242,027
Argus Media No. 3630

13. Oktober 1988

Suisse trop sympa?

La Suisse fait-elle trop de cadeaux aux Etats-Unis? • Et d'un, elle leur achète 34 avions de combat F-18 pour trois milliards de francs. Et de deux, elle accorde à toutes leurs compagnies aériennes – en échange d'une sixième escale helvétique sur territoire américain – le droit d'exécuter elles-mêmes dans notre pays leurs opérations d'enregistrement.

Les deux décisions sont tombées. Mais tout se passe comme si les Suisses avaient très mal marchandé leurs bonnes dispositions.



Avions américains

Et voilà le F-18 américain, bientôt suisse.
PHOTO ASL

Négociations acharnées

Voyez l'accord sur l'aviation civile. Il a fallu plusieurs rondes de négociations acharnées pour arracher aux Américains une sixième destination pour Swissair: Los Angeles, San Francisco ou Houston. Elle tient dès à présent New York, Boston, Chicago, Atlanta, Anchorage.

Deux compagnie américaines – TWA et Pan Am – détenaient déjà dans nos aéroports le droit de faire elles-mêmes leurs travaux d'enregistrement. Toutes, désormais, pourront s'en prévaloir. American Airlines pourrait être la suivante.

Pour le reste? Il y a longtemps que la Suisse a donné aux Etats-Unis tout ce qu'ils désiraient ou presque. Même leur part de trafic bilatéral – longtemps favorable à la Suisse – s'est vigoureusement redressée au cours des dernières années. On se demande ce que les Helvètes pourront leur offrir lors des prochaines négociations.

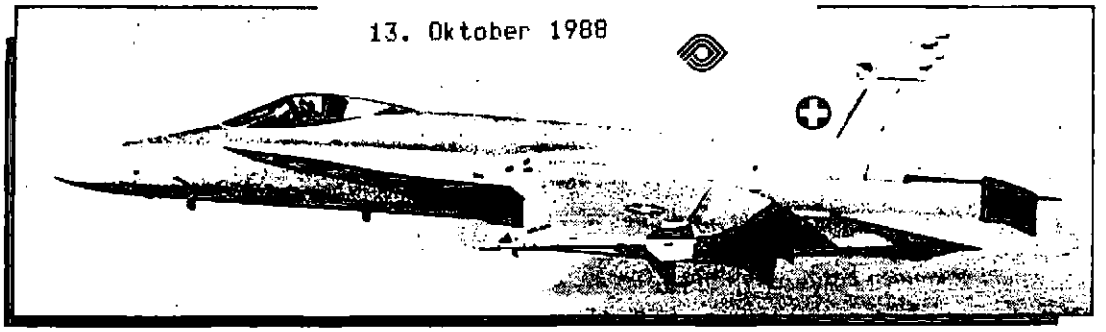
Voyez l'achat des 34 F-18. La qualité de l'avion de combat choisi n'est pas contestée. Mais le Conseil fédéral – en éliminant dès le mois de mars tout concurrent *non américain* de la course – se privait évidemment d'un puissant levier. Dans les sept derniers mois, il n'y avait plus que deux candidats américains: le F-16 (le vaincu) et le F-18 (le vainqueur).

Compensations: un mirage?

Il y a bien, de la part des Etats-Unis, cette promesse de commandes de compensation à 100% à l'industrie suisse. Mais, dans le flot des échanges commerciaux helvéto-américains, il ne sera pas toujours facile de les distinguer des échanges «normaux». Il y a bien, aussi, la perspective d'une construction sous licence chez nous. Mais tout n'est pas encore clair. Ils sont trop bons, ces Suisses! *Georges Plomb*

COOP-ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage woechentl. 809,843
Argus Media No. 3629

13. Oktober 1988



Bald auch am Schweizer Himmel zu sehen: F-18 «Hornet» von McDonell Douglas. BILD: ZFG

Korpskommandant Walter Dürig.

Das neue Flugzeug – sichere Sache

Gespräch mit Korpskommandant Walter Dürig • Drei Milliarden Franken soll die Schweiz mit dem Rüstungsprogramm 1990 für den Kauf von 34 Hochleistungs-Kampfflugzeugen vom Typ «F-18 Hornet» ausgeben. Damit schrumpft unsere Flugwaffe auf unter 200 kampftaugliche Maschinen. Für den Kommandanten der Flieger- und Flab-Truppen ist damit die unterste Schwelle der Abschreckung erreicht. Die Coop-Zeitung sprach mit ihm über das neue Flugzeug.

Coop Zeitung: Nach dem Typenentscheid kommt nun die Flugzeugbeschaffung ins Parlament und damit in die politische Diskussion. Haben Sie genug Argumente?

Korpskommandant Dürig: Ich hoffe und erwarte, dass sich das Parlament eingehend mit diesem Geschäft befasst. Denn die Flugzeugbeschaffung ist eine sehr komplexe Sache. Wir haben lange daran gearbeitet – kein Land der Welt macht intensivere Abklärungen vor der Typenwahl – und ich fühle mich deshalb sicher, auf die bestehenden Fragen antworten zu können.

Fragen hat es sicher genug. Da wäre beispielsweise die Tatsache, dass man vor knapp zwei Jahren noch eine Neu-Flotte von 100 Flugzeugen als unerlässlich bezeichnet hat. Dann ging man auf 60 zurück – schliesslich sind wir jetzt bei 34 angelangt. Orientalischer Bazar?

Sicher nicht. Ich habe vor einem Jahr erklärt, die Flugwaffe werde bis 2000 von jetzt 300 auf 200 Kampfflugzeuge zurückgehen. Wenn man davon ausgeht, dass bis dann noch die «Tiger F5E» im Einsatz stehen werden sowie die Mirage-Aufklärer, welche in hervorragender Verfassung sind, so ergibt dies einen Bedarf von 80 Flugzeugen. In einem ersten Ausbauschritt beantragen wir nun die Beschaffung von 34 Hochleistungsflugzeugen. Gemäss den Legislaturzielen 1988–91 haben sich die Flieger- und Flab-Truppen primär im Bereich Luftverteidigung zu verstärken. Das machen wir konsequent: der «F18», die Flab-Lenkwaffe «Stinger» modernster Bauart und die Verstärkung der 35 mm-Flab-Kanone zielen alle in diese Richtung.

> **99**
> **Zeit des Alibi-Milizpiloten ist vorbei**
> **99**

Wieso aber 34 Flugzeuge? Berechnet wurde doch auf der Basis von 40 Einheiten?

Ja. Aber auch beim F-16 und beim Mirage 2000 reichen die vorhandenen drei Milliarden Franken nicht aus für 40 Flugzeuge. Mit 34 Flugzeugen können wir unseren Auftrag der Luftpolizei und des Neutralitätsschutzes gerade noch erfüllen.

Wir bilden drei Staffeln zu acht Flugzeugen (bisher pro Staffel 12) und können damit die Permanenz am Himmel sicherstellen.

Das ist doch aber Sand in die Augen! Damit haben wir zwar gleich viele Staffeln wie bisher, aber ein Drittel weniger Mittel.

Nur bedingt. Die modernen Flugzeuge bringen erheblich mehr Waffenwirkung – vier Raketen gleichzeitig können abgeschossen werden gegenüber bisher einer. Dazu haben wir heute auf 12 Flugzeuge nur 14 Piloten. Beim «F-18» möchten wir pro Flugzeug zwei Piloten haben.

Wie viele davon Miliz?

Keiner. Die Zeit des Alibi-Milizpiloten ist vorbei. Beim «Tiger» ist das anders – dort hat der fliegende Zahnarzt nach wie vor Platz und Sinn.

Sind 34 Flugzeuge nicht zuwenig? Zehn davon stehen ja auf jeden Fall mit Defekten am Boden...

Nein, eben nicht. Die modernsten Flugzeuge sind einfacher zu warten als früher. Man kann beide «F-18»-Triebwerke in einer Stunde auswechseln. Wir haben den Auftrag vom Parlament und der Regierung, die Lufthoheit zu garantieren. Dazu brauchen wir moderne Flugzeuge, um gegen einen Tornado oder Fencer bestehen zu können. Sonst wirken wir nicht mehr glaubhaft abschreckend. Wenn das das Parlament nicht mehr will, muss es uns ausdrücklich von diesem Auftrag entbinden.

Neben der unbestreitbar wichtigen Qualität braucht es aber auch eine gewisse Menge Flugzeuge. Wenn ich vergleiche, dass der Hunter-Systempreis bei 6 Mio. Fr. lag, derjenige des Tigers bei 20 Mio. und jetzt beim F-18 auf 88 Mio. Fr. geklettert ist, werden wir bei der nächsten Beschaffung noch zwei oder drei Flugzeuge kaufen können...

Ich sage Ihnen deutlich: die 34 Flugzeuge sind die unterste Grenze. Mit weniger geht es nicht mehr.

> **99**
> **34 Flugzeuge sind die unterste Grenze**
> **99**

Dabei ist es noch so, dass F-16 und F-18 die billigsten Flugzeuge modernster Bauart sind!

Wenn aber 34 Flugzeuge ausreichen, braucht es keine zweite Tranche mehr?

Wir haben bisher nur vom Kampf um die Wahrung der Lufthoheit gesprochen. Wenn aber einmal der Kampf der Armee am Boden beginnt, braucht es Feuerkraft. Dafür haben wir bisher unser Erdkampfflugzeug Hunter. Wir sind aber bei den Flieger- und Flab-Truppen heute der Meinung, dass die Armee bis auf eine Tiefe von 50 Kilometer den Feuerkampf allein führen muss, ohne Flieger. Da ist die moderne Artillerie gefordert. Die Frage der Zukunft des Feuerkampfes wird jetzt studiert. Sie wird aber erst in der Ausbauphase 1996–99 zum Tragen kommen. Das ist eine nüchterne Kosten-Nutzen-Analyse.

Bleibt die Frage nach dem Preis!

Das ist der Preis der Unabhängigkeit! Wir kaufen nur ganze Systeme mit kompletter Infrastruktur, Ersatzteilen und und Ausbildungshilfen. Denn wir wollen von niemandem abhängig sein.

Interview: K. Vögeli

ZUR PERSON

Name: Walter Dürig
Beruf: El Ing HTL, Korpskommandant
Alter: 61
Zivilstand: verheiratet
Wohnort: Dübendorf (in Jegenstorf (BE) aufgewachsen.)

88 milioni cadauno

Ora potremo dormire tranquilli. Il nostro governo, per bocca del ministro della difesa, ha dichiarato che l'F-18 è un aereo adatto alle nostre esigenze. Per fortuna, perché costa solo la bazzecola di 88 milioni di franchi cadauno. Un costo elevato, ma che vale la pena, ha aggiunto Arnold Koller senza ombra d'ironia. In effetti l'aereo americano della Mc-Donnell Douglas è stato scelto dopo lunga meditazione e malgrado il suo costo elevato, di ben il 15% superiore all'F-16, pure lui Made in USA, suo ultimo rivale rimasto in gara dopo una impietosa selezione. Eliminati pure i due maggiori concorrenti europei: i Mirages 2000 francesi e l'aereo svedese Jass-Gripen. Con buona pace di ogni discorso d'integrazione europea, di CEE e di AELS e simili amenità. Business is business! E si tratta davvero di un grosso affare perché di aerei ne compreremo naturalmente più di uno. Per la precisione 34. Il tutto per circa tre miliardi di franchi svizzeri. Tre squadriglie da otto aerei l'una e dieci di riserva per garantire una disponibilità permanente di questi 24. Semplice aritmetica dunque.

L'acquisto è necessario perché i vecchi Mirages III non sono più in grado di difendere i nostri cieli in maniera soddisfacente. Infatti sembra presentino, secondo gli esperti del DMF, due importanti talloni d'Achille: la difficoltà d'impiegarli la notte e in caso di cattivo tempo. La notiziola ci sembra oltremodo gustosa. Non essendo esperti in materia, non sappiamo se si tratta di complicati sistemi elettronici obsoleti o più semplicemente che i piloti non riescono più ad accendere i fari e ad alzare i finestrini. Fortuna vuole che il nemico, e le sue spie che notoriamente pullulano a Berna, come recentemente spiegato da un solerte responsabile federale, non siano venuti a conoscenza di questo increscioso difetto. Avrebbero potuto violare i nostri cieli con facilità in una notte di pioggia.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

IL LAVORATORE
CH - LUGANO
Tiratura settiman. 1,800
Argus Media No. 3956

14. Oktober 1988

I Mirages fecero parlare molto di sè, negli anni sessanta. Allora, non conoscendo i due difetti citati sopra, ci si limitò a criticare il costo eccessivo dell'operazione. Vi furono dure polemiche che si conclusero con le dimissioni di Paul Chaudet, l'allora ministro della difesa. Vedremo se Arnold Koller avrà vita più facile o se sarà pure lui travolto, come noi ci auguriamo, dalla valanga di milioni che il contribuente svizzero dovrà sborsare.

Certamente, quando si tratta di spese militari, la destra nostrana dimenticherà il meno-Stato, applaudendo a questa scelta senza il minimo pudore. Non credo invece dimenticheranno tanto facilmente i giovani, le donne, i lavoratori in genere. E certamente anche queste scelte megalomani contribuiranno a formare la loro opinione sulla futura votazione in merito all'iniziativa per una Svizzera senza esercito.

N.C.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

VATERLAND
CH - LUZERN
Auflage taeglich 41,796
Argus Media No. 1157

31. Oktober 1988

337.1

34 «Hornets» sind die unterste Limite

sda. An ihrer Generalversammlung hat sich die Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppen (Avia) positiv zum bundesrätlichen Entscheid für den Kauf des neuen Kampfflugzeuges des Typs F/A18 «Hornet» geäussert. Avia-Zentralpräsident Heinrich Uehlinger bezeichnete allerdings die Stückzahl von 34 als «absolut unterste Limite».

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 259,490
Argus Media No. 1374

15. Oktober 1988

337.1

Noch mehr Lärm mit dem F-18

Verschiedene Gründe für ein «Flugwaffenmoratorium» wurden schon aufgezählt. Ein weiterer ist anzufügen: der Lärm. Aus diesem Grund kann sich die Schweiz kein neues Kampfflugzeug leisten.

Was für die bisherigen Mirage und Tiger gilt, wird erst recht für den F-18 gelten: zu laut! Jedenfalls lauter als die Mirage wird er sein, gemäss Äusserungen aus der Militärkommission.

Die Vermutung übrigens, dass F-16 und F-18 am Flugmeeting in Dübendorf aus Lärmgründen nicht flogen, wird allmählich zur Gewissheit. Der Lärm wäre wahrscheinlich zu gross gewesen an einem Werbetag für die Flugwaffe.

Der neue Kampfjet wird nachtflugtauglich sein, wird Tiefflüge durchführen müssen. Soll das Ganze mehr als eine Spielerei der «Prinzen der Lüfte» (Bundesrat Delamuraz) sein, müssen diese Fähigkeiten im eigenen Land erprobt werden, dort, wo der «Ernstfall» stattfände. Abgesehen davon, stellt der Lärmexport nach Sardinien oder anderswohin politisch keine Lösung dar. Hier können sie nicht mehr trainieren, aus lärm- und sicherheitstechnischen Gründen, dort sollen sie nicht trainieren, aus lärmpolitischen Gründen.

Müssten nicht gerade jetzt, vor der Beschaffung eines Mirage-Nachfolgers, grundsätzliche Fragen gestellt werden (auch ökologische Fragen), bevor wir in einen neuen Beschaffungsskandal hineinschlittern?

PETER ANDEREGG, DÜBENDORF

SST 1

INSIDE

Wirtschafts-Notizen
von Alfred Herbert

Erst letzte Woche hat der Bundesrat den **Entscheid für die F-18-Kampfflugzeuge** gefällt. Und schon diese Woche traf ich im australischen Sydney den Kommandanten unserer Flugwaffe, **Brigadier (Ein-Stern-General) Rudolf Läubli** zusammen mit **Major Hansruedi Beck,** Cheftrainer der «Patrouille Suisse», und deren Kommandanten **Hauptmann Fredy Ramseier.** Sie folgten einer Einladung der RAAF (Royal Australian Airforce) zu einem Gedanken-und Erfahrungsaustausch. Australien hat 75 F-18 bestellt, bereits 57 übernommen und erste Einführungserfahrungen.

Gleichzeitig erhielt unsere Flugwaffe in Sydney die höchste Auszeichnung der **Fédération Aéronautique Internationale (FAI).** Die FAI ist der Welt-Verband für Luft- und Raumfahrt.

Die Auszeichnung erfolgte für 24 Jahre unfallfreies **Akrobatik-Fliegen** als militärische Einheit. FAI-Präsident Peter Lloyd wies in seiner Ehrung darauf hin, dass die hohe Professionalität, Flugdisziplin und die strengen Sicherheitsvorschriften der **«Patrouille Suisse»** wohl einmalig in der Welt seien. Sie könnten leicht als Vorbild für alle anderen Vorführungen gelten!

Es tat mir gut, am anderen Ende der Welt zu erfahren, welche Wertschätzung unsere Flugwaffe und deren Exponenten überall geniessen.

■ «Verpass' die Schweizer nicht», höre ich nicht nur an der «EXPO 88». Und in der Tat: 13 000 Schweizer leben permanent in Australien. Sämtliche grossen Schweizer Multis, Banken und Versicherungen sind hier gut vertreten. **Generalkonsul Hanspeter Egger** ist allein in der Grossregion Sydney, in Queensland und den Northern Territories für über 5000 Schweizer zuständig.

Dass Schweizer überall und in allen Positionen anzutreffen sind, wurde mir augenfällig gezeigt. Ich war vom Gouverneur in dessen Residenz geladen worden. Der Gouverneur ist der höchste Repräsentant der britischen Krone in Australien. Der persönliche Butler des Gouverneurs entpuppte sich als **waschechter Fribourger** aus Arconciel. **Michel Bullard** ist seit 21 Jahren in Australien. Der Gouverneur zu seinen Gästen: «Er ist unersetzlich für mich.»

■ Vor wenigen Tagen trafen sich die **Seestreitkräfte** von 36 Ländern zur **grossen Parade** im Hafen von Sydney. Die **17 000 Matrosen** und Offiziere pumpten während den drei Tagen ihres Land-Urlaubs elf Millionen Dollar in die lokale (Vergnügungs-)Industrie.

Das Ganze hat eine pikante Vorgeschichte. Das Organisations-Komitee hatte eigens eine Telefon-Zentrale mit dem sinnigen Namen «Dial-a-Sailor» (Buche einen Matrosen per Telefon) eingerichtet. Jeder Seemann wurde so zu einem **Rendezvous** mit einem **Sydney-Girl** vermittelt.

Aber schon nach wenigen Stunden musste der Dienst eingestellt werden: Die Matrosen waren weg wie frische Weggli. Am Schluss warteten immer noch **3000 Rendezvous-hungrige Frauen** aus Sydney auf einen Partner.

Aber auch die Gegenseite verzeichnete Einseitigkeit. Die **80 weiblichen Besatzungsmitglieder** der vier niederländischen Kriegsschiffe waren noch gefragter: Auf sie warteten gleich **4000 Männer!**

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

SONNTAGSBLICK
CH - ZUERICH
Auflage woechentl. 375,120
Argus Media No. 1372

16. Oktober 1988

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BERNER ZEITUNG
AUSGABE STADT + REGION BERN
CH - BERN
Aufl.t. 61,070/Total 121,887
Argus Media No. 1403

17. Oktober 1988

337 1

Zu viele Fragen offen

«Flugzeugbeschaffung: Bundesrat für Luxusvariante F-18», BZ vom 4. Oktober

Man fragt sich, ob diese Flugzeugbeschaffung nicht auch eine Prestigefrage ist: Nur das teuerste ist gut genug. 88 Millionen Franken für ein Flugzeug. In der Schweiz wird immer sofort eine Kosten-Nutzen-Rechnung gemacht – wurde sie hier auch angestellt?

Schon jetzt wird der militärische Fluglärm in unserer Gegend manchmal unerträglich. Den Überschallknall in geringer Höhe müssen wir ja exportieren, wie noch so manches Unangenehme. Trotzdem gibt es Tage, da klirren bei uns ein paarmal pro Tag Türen und Fenster.

Hat man im EMD daran gedacht, dass das Rüstungsreferendum über 40 Prozent Ja-Stimmen gemacht hat und unsere Rüstungsausgaben nicht einfach mehr ein Tabu sein können? Fragen über Fragen, die sich ein ehemaliger, gewöhnlicher «Dätel» stellt.

HANS WITTWER
Hasle-Rüegsau

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

VOLKSRECHT
CH - ZUERICH
Aufl. 5 x p. Woche 5,183
Argus Media No. 1377

1. November 1988

bücher

3371

Hornissen im Anflug

Anfangs Oktober läutete der Bundesrat mit seinem Typenentscheid für das neue Kampfflugzeug ein immenses Aufrüstungsprogramm der Luftwaffe ein. In einer ersten 3-Milliarden-Tranche sollen 34 F/A-18 (Hornisse)-Kampfjets beschafft werden. 1990 hat darüber das Parlament zu befinden. Eine zweite mindestens ebenso grosse Tranche soll Mitte 90er Jahre gekauft werden. Wird die Aufrüstungslogik der Flugwaffe gefolgt, so schlägt uns ein militärisches Ausbauprogramm entgegen, das nicht nur finanzielle Grenzen sprengt, sondern weitere schwerwiegende Folgen nach sich zieht.

In der Broschüre «Keine Grenzen für die Luftwaffe?» stellt der Schweizerische Friedensrat eine Auslegeordnung von Einwänden vor, welche gegen die Fliegeraufrüstung sprechen. Auf der finanziellen Seite wird heute beschönigend von einer 3-Milliarden-Limite für die Hornissen-Beschaffung gesprochen. Zusammen mit schon bekannten und weiteren zu erwartenden Folge- und Betriebskosten wird bereits die erste Tranche auf mindestens 5 Milliarden Franken zu stehen kommen. Mehr als dieser Betrag wird die zweite Tranche kosten, weist der SFR nach. Die «10-Milliarden-Aufrüstungspläne der Kampfflieger»lassen die Rüstungsfinanzierung aus den Fugen springen.

In einem Rückblick auf die Anfänge der Schweizer Luftwaffe und Flugzeugindustrie wird deutlich, dass das Schritthalten mit der Rüstungsentwicklung zum Beschreiten einer verhängnisvollen Spirale verführte. Ein Exemplar des neusten Flugzeugtyps kostet mehr als je ein Stück aller bisher gekauften zusammen; nach dem (vernünftigen) Ausstieg aus der eigenen Flugzeugentwicklung musste eine vollständige Auslandabhängigkeit eingegangen werden.

Der Betrieb neuer Kampfflugzeuge wird die ökologischen Belastungen durch die Flugwaffe weiter nach oben schrauben, zeigt die Broschüre auf. Lärmbelästigungen nehmen mit den lauteren Jet-Turbinen zu, die komplizierte Technologie macht mehr Ausbildungsflüge nötig. Vorprogrammiert ist ein stärkerer Lärmexport (wie nach Sardinien) und eine Ausdehnung der militärischen Sonderregelungen im Umweltschutz.

Der Flugzeugkauf ist eine Vorlage der Militärplaner, die mit ständigen Modernisierungsforderungen auftrumpfen. Ein Blick auf die Mechanismen der militärischen Ausbauplanung zeigt, wie dringend es ist, diese Logik der Aufrüstung auch in der Schweiz zu durchbrechen. Abgerundet wird die Broschüre mit der Auflistung von zehn Gründen, wieso die Schweiz kein neues Kampfflugzeug braucht, eine Sammlung konkreter Forderungen gegen überbordende Fliegerträume.

Keine Grenzen für die Luftwaffe? – Die 10-Milliarden-Aufrüstungspläne der Kampfflieger, Schweizerischer Friedensrat, Oktober 1988, Preis Fr. 5.– Zu beziehen bei SFR Postfach 6386, 8023 Zürich, Tel.01/ 242 93 21.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

COOP-ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage woechentl. 809,843
Argus Media No. 3629

27. Oktober 1988

3371

Einsichtslos

«Das neue Flugzeug – sichere Sache» (Nr. 41)

Ja, drei Milliarden Franken für 34 Hochfehlleistungs-Kampfflugzeuge auszugeben, das ist eine sichere, eine sicher ganz unsinnige Sache. Da spricht dieser Korpskommandant Dürig von einem «ersten Ausbauschritt» und davon, dass wir moderne Flugzeuge brauchten, denn «sonst wirken wir nicht mehr glaubhaft abschreckend». Ein «erster Ausbauschritt?» Dies, wo doch – im Interesse des Lebens – möglichst bald der letzte, gründliche und mutige Rüstungsabbau- und Armee(n)abschaffungsschritt erfolgen müsste. Sehen wir es doch klar: Auch ohne die irrsinnig teuren und völlig überflüssigen Flugzeuge von der Art eines F18 wirken Dürig und ähnlich rückständige Militärs «glaubhaft abschreckend». Allein durch ihre unglaubliche Einsichtslosigkeit.

Dabei sollte heutzutage ihre grösste Sorge doch die sein, wie sie nicht abschreckend, sondern endlich sympathisch, vernünftig und menschenwürdig wirken und zudem, wie sie sich echt friedensfördernd verhalten könnten und sollten.

Ralf Winkler, Lindau

*

«... wir können damit die Permanenz am Himmel sicherstellen.» – Herr Dürig, antworten Sie dies auch den kleinen Kindern, die Angst vor Tiefliegern haben?

Kurt Rudin, Lausen

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
BERNER ZEITUNG
AUSGABE STADT + REGION BERN
CH - BERN
Aufl.t. 61,070/Total 121,887
Argus Media No. 1403

31. Oktober 1988

3371

Noch glaubwürdig?

Zur Beschaffung von Kampfflugzeugen

Die neutrale Schweiz will wieder einmal neue Flugzeuge beschaffen. Ist was denn? Ja klar, mit unserem Geld, für das wir Schweizer und auch die Ausländer jeden Tag «krampfen» gehen und natürlich pflichtbewusst jedes Jahr die Steuern bezahlen! Es ist ein Skandal, drei Milliarden (3000 Millionen) Fränkli für so einen Schmarren ausgeben zu wollen. Ist denn die Schweiz noch glaubwürdig als Demokratie oder wollen wir ein Militärstaat werden? Die Parlamentarier in Bern, was machen sie? Nichts, ausser ein paar wenigen. Man nennt sie in der Schweiz «die Linken».

Wenn nichts ändert in dieser einfältigen «Militärgringe»-Politik, so werden eines Tages Bürger die Bundessteuern verweigern und vielleicht das Geld für Soziales, für hungernde Menschen und für unsere Kultur verwenden!

WERNER MÜHLEMANN
Biberist

*

Bei einer selbstgestarteten Umfrage habe ich mit Erstaunen festgestellt, dass viele Leute keine Ahnung haben, was für sie eine Milliarde bedeutet.

Selbst solche mit einer höheren Schulbildung hatten oft Mühe, der Sache näherzukommen und mussten vorerst eine längere Bedenkzeit in Kauf nehmen.

Als ich ihnen erklärte, eine Milliarde sei gleich 1000 Millionen, waren sie sehr erstaunt. Dass man z. B. für 3000 Millionen Franken rund 6000 hochmoderne Reisecars zu je 500 000 Franken kaufen könnte, haben sie noch einigermassen begriffen.

Begriffen haben sie nicht, dass man im Gegensatz für das gleiche Geld aber nur 34 amerikanische Kampfflugzeuge vom Typ F/A-18 Hornet kaufen kann. Es ist zwar keine komplizierte, dafür aber eine sehr teure Gegenüberstellung zweier Rechnungen.

WALTER KREBS
Mühlethurnen

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
BADENER TAGBLATT
CH - BADEN
Aufl. t. 40,274 / Mi 55,103
Argus Media No. 1006

31. Oktober 1988

3371

Flieger und «Hornet»

An ihrer Generalversammlung vom Wochenende hat sich die Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppen (Avia) in Arlesheim positiv zum bundesrätlichen Entscheid für den Kauf des neuen Kampfflugzeuges des Typs F/A-18 «Hornet» geäussert.

(sda) Avia-Zentralpräsident Heinrich Uehlinger, Oberst im Generalstab, bezeichnete allerdings die Stückzahl von 34 Maschinen als «absolut unterste Limite». Generalstabschef Lüthy *warnte* seinerseits vor übertriebenen Forderungen, die sich kontraproduktiv auswirken könnten. Laut Uehlinger sind deshalb mehr Kampfflugzeuge notwendig, da die Nato und der Warschauer Pakt in wachsendem Umfang neue Generationen von Kampfflugzeugen stationierten. Die Schweiz verfüge zurzeit über *keine* geeigneten Mittel, diesem möglicherweise zur Bedrohung werdenden Umstand entgegenzutreten. Nach Uehlingers Ansicht liegt der *Kampfwert* der Schweizer Luftwaffe heute auf einem knapp verantwortbaren Tiefstand.

ARGUS
H-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BASELLANDSCHAFTLICHE ZEITUN
CH - LIESTAL
Auflage taeglich 19,720
Argus Media No. 1053

31. Oktober 1988

337.1

Generalstabschef Eugen Lüthy warnt vor allzu gierigen Forderungen

Sind mehr als 34 neue Kampfflugzeuge nötig?

Mit dem bundesrätlichen Entscheid für das neue Kampfflugzeug vom Typ F/A-18 «Hornet» sind die Schweizer Fliegeroffiziere einverstanden, doch wurde am Wochenende an der Generalversammlung der Avia-Flieger in Arlesheim die Stückzahl von 34 Maschinen als «absolut unterste Limite» bezeichnet. Generalstabschef Eugen Lüthy mahnte demgegenüber in Arlesheim die Fliegeroffiziere, unsere Armee habe auch noch andere Bedürfnisse zu erfüllen, die ebenfalls Geld kosteten.

Oberst im Generalstab Heinrich Uehlinger (rechts), Zentralpräsident der Avia, Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppe, überreicht Generalstabschef Eugen Lüthy nach dessen Referat in der Aula Gehrenmatt in Arlesheim das jüngst herausgekommene Buch «Basel von A bis Z». Im Hintergrund ist der Baselbieter Regierungsratspräsident und Militärdirektor Clemens Stöckli zu erkennen, der auch namens der ebenfalls an der Generalversammlung der Avia-Flieger anwesenden Landratspräsidentin Margot Hunziker die Grüsse unseres Kantons überbrachte. *Foto Schmid*

S. Über den Verlauf der Evaluation eines neuen Kampfflugzeugs zeigt sich die Avia, Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppe, sehr befriedigt: Von Skandalverdacht, Ungereimtheiten oder mangelndem Vertrauen in die oberste Spitze der Flieger- und Flabtruppen könne keine Rede sein, erklärte der Zentralpräsident der Avia-Flieger, Oberst im Generalstab Heinrich Uehlinger, an der Generalversammlung der Gesellschaft am Samstag in Arlesheim. Die Avia-Flieger stünden voll und uneingeschränkt hinter dem Typenentscheid F/A-18 «Hornet». Dagegen betrachte die Gesellschaft die Stückzahl von 34 Flugzeugen «als absolut unterste Limite». Die Kriegserfahrungen lehrten, «dass nicht allein die Qualität und Bewaffnung, sondern auch die Anzahl von Jagdflugzeugen, die in Raum und Zeit verfügbar sind, letztlich entscheidend für die Durchsetzung einer erfolgreichen Luftverteidigung sind». Oberst Uehlinger zufolge ist es unabdingbar, «dass bei gegebenen finanziellen Möglichkeiten die erste Tranche mit einer zweiten der gleichen Grössenordnung aufgestockt wird». Dies sei um so notwendiger – und könne nicht einfach als ein Wunschansinnen einiger utopischer Piloten abgetan werden – als gegenwärtig festgestellt werden müsse, «dass beide europäischen Machtblöcke (Nato und Warschaupakt) im Rahmen integrierter operativer Land-Luft-Konzeptionen in wachsendem Umfang neue Generationen von Kampfflugzeugen stationieren». Diese könnten als Aggressoren im Tiefflugverband, bei Tag und bei Nacht, bei Einsätzen gegen Dritte oder gegen die Schweiz in unseren Luftraum eindringen». Wir verfügten zurzeit über keine genügenden Mittel, um dieser neuartigen Bedrohung entgegenzutreten.

Oberst Uehlinger – der im übrigen davon ausgeht, dass die Flotte der Flugwaffe im Verlauf der nächsten Jahre auf 200 Einheiten zurückgehen werde – skizzierte sodann ein Modell für eine kontinuierliche Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen in der Zukunft: Bei einer Flotte von 200 Flugzeugen und einer Lebensdauer von 40 Jahren des einzelnen Flugzeugs ergebe sich alle zehn Jahre ein Erneuerungsbedarf von 50 Einheiten. Der Planungsprozess der Armee und die Bereitstellung der finanziellen Mittel müssten nach Uehlingers Auffassung so gesteuert werden, «dass eine kontinuierliche Erneuerung der Flugwaffe im aufgezeigten Rhythmus – alle zehn Jahre 50 neue Flugzeuge – gesichert werden kann». Der Vorteil bestünde unter anderem darin, dass der Kampfwert der Flugwaffe nie auf einen nur noch knapp verantwortbaren Tiefstand sinke, wie dies im heutigen Zeitpunkt der Fall sei: «Im Vergleich zu potentiellen Gegnern würden wir dann stets über eine gewisse Anzahl von Luftverteidigungsmitteln modernster Bauart verfügen.» Der durchschnittliche Dissuasionswert wäre Uehlinger zufolge höher und ausgeglichener, gleichzeitig bestünde Klarheit für den langfristigen Finanzbedarf, und zudem würde der Planungsprozess der Armee vereinfacht.

Der Generalstabschef der Schweizer Armee, Korpskommandant Eugen Lüthy, bezeichnete die Beschaffung von 34 Kampfflugzeugen F/A-18 «Hornet» zum Preis von drei Milliarden Franken als absolut notwendig. Gleichzeitig müssten aber auch andere Bedürfnisse der Armee abgedeckt werden. Lüthi nannte in diesem Zusammenhang unter anderem die Einführung von zwölf weiteren Transporthelikoptern und von Einmann-Fliegerabwehrraketen. «Meines Erachtens sind diese 34 Kampfflugzeuge etwas absolut Notwendiges», sagte der Generalstabschef vor den Fliegeroffizieren in Arlesheim, «dafür müssen wir kämpfen.» Gleichzeitig mahnte Lüthi jedoch: «Wir müssen uns aber hüten, durch zu grosses Jammern und durch zu übertriebene Forderungen kontraproduktiv zu werden. Auch uns sind Grenzen gesetzt, die wir nicht ungestraft überschreiten können. Und wenn wir im Fordern allzu gierig werden, dann könnte diese Grenze überschritten und selbst Notwendiges in Frage gestellt werden.» Lüthy rief die Fliegeroffiziere auf, sich für das absolut Notwendige einzusetzen: «Und lassen wir das Jammern, das Überziehen im Fordern etwas hintenan; wir könnten sonst nächstes Jahr – gerade bei der Abstimmung über die Abschaffung der Armee – teuer bezahlen müssen.»

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BASLER ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage bezogen 114,413
Argus Media No. 1060

1. November 1988

3377

Fliegeroffiziere in Arlesheim begrüssen die «Hornet»

Grundsätzlich positiv äusserte sich die «Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppen», kurz Avia genannt, an ihrer Jahresversammlung zum Beschluss des Bundesrates, 34 neue Kampfflugzeuge vom Typ F/A-18 «Hornet» anzuschaffen.

Arlesheim. BaZ/SDA. Nach einigen Jahren Unterbruch ist in diesem Jahr wieder einmal die Sektion Basel der rund 1700 Mitglieder zählenden Avia mit der Durchführung der Generalversammlung betraut worden. Im Beisein des Baselbieter Militärdirektors Clemens Stöckli und der Landratspräsidentin Margot Hunziker gaben sich so die Fliegeroffiziere aus den sechs Regional-Sektionen am Samstag in Münchenstein und Arlesheim ihr alljährliches Stelldichein.

Nach dem morgendlichen Schiesswettkampf auf der Münchensteiner Schiessanlage Au trafen sich die Avia-Mitglieder am Nachmittag in der Aula des Schulhauses Gehrenmatt zur eigentlichen Generalversammlung, die in diesem Jahr thematisch ganz im Zeichen der Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen stand. Der bisherige Verlauf des Evaluationsverfahrens entspreche den Vorstellungen der Avia-Flieger, erklärte Zentralpräsident Heinrich Uehlinger in seiner Ansprache.

Die Fliegeroffiziere könnten sich voll und ganz hinter den Typenentscheid für die F/A-18 «Hornet» stellen, doch seien die 34 Flugzeuge, die zum Preis von drei Milliarden Franken angeschafft werden können, von der Stückzahl her «die absolut unterste Limite». Gemäss Uehlingers Ausführungen sind mehr Kampfflugzeuge vor allem deshalb nötig, weil die Nato und der Warschauer Pakt im Rahmen integrierter operativer Land-Luft-Konzeptionen vermehrt neue Generationen von Kampfflugzeugen in ihrem Raum stationieren. Die Schweiz verfüge derzeit über keine geeigneten Mittel, diesem möglicherweise zur Bedrohung werdenden Umstand entgegenzutreten. Nach Ansicht von Flieger-Oberst Uehlinger liegt der Kampfwert der Schweizer Luftwaffe heute auf einem gerade noch knapp zu verantwortbaren Tiefststand.

Demgegenüber warnte der ebenfalls als Gastreferent geladene Generalstabschef der Schweizer Armee, Korpskommandant Eugen Lüthy, die Flieger vor allzu übertriebenen Ansprüchen und Forderungen. Zu grosses Jammern und Fordern könnten sich kontraproduktiv auswirken, denn: «Auch uns sind Grenzen gesetzt, die wir nicht ungestraft überschreiten können. Wenn wir mit unseren Forderungen diese Grenze überschreiten, könnte selbst Notwendiges in Frage gestellt werden.» Die Armee habe neben der unbestritten notwendigen Anschaffung moderner Kampfflugzeuge auch andere dringende Bedürfnisse, wie beispielsweise die Beschaffung von zwölf weiteren Transporthelikoptern und Einmann-Fliegerabwehrraketen, abzudecken, rief Generalstabstchef Lüthy den Avia-Fliegern in Erinnerung.

/ 3312

Friedensrats-Broschüre zur Fliegerbeschaffung

Hornissen im Anflug

Anfangs Oktober läutete der Bundesrat mit seinem Typenentscheid für das neue Kampfflugzeug ein immenses Aufrüstungsprogramm der Luftwaffe ein. In einer ersten 3-Milliarden-Tranche sollen 34 F/A-18 (Hornisse)-Kampfjets beschafft weren. 1990 hat darüber das Parlament zu befinden. Eine zweite mindestens ebenso grosse Tranche soll Mitte 90er Jahre gekauft werden. Wird der Aufrüstungslogik der Flugwaffe gefolgt, so schlägt uns ein militärisches Ausbauprogramm entgegen, das nicht nur finanzielle Grenzen sprengt, sondern weitere schwerwiegende Folgen nach sich zieht.

In der Broschüre «Keine Grenzen für die Luftwaffe?» stellt der Schweizerische Friedensrat eine Auslegeordnung von Einwänden vor, welche gegen die Fliegeraufrüstung sprechen. Auf der finanziellen Seite wird heute beschönigend von einer 3-Milliarden-Limite für die Hornissen-Beschaffung gesprochen. Zusammen mit schon bekannten und weiteren zu erwartenden Folge- und Betriebskosten wird bereits die erste Tranche auf mindestens 5 Milliarden Franken zu stehen kommen. Mehr als dieser Betrag wird die zweite Tranche kosten, weist der SFR nach. Die «10-Milliarden-Aufrüstungspläne der Kampfflieger» lassen die Rüstungsfinanzierung aus den Fugen springen.

In einem Rückblick auf die Anfänge der Schweizer Luftwaffe und Flugzeugindustrie wird deutlich, dass das Schritthalten mit der Rüstungsentwicklung zum Beschreiten einer verhängnisvollen Spirale verführte. Ein Exemplar des neusten Flugzeugtyps kostet mehr als je ein Stück aller bisher gekauften zusammen; nach dem (vernünftigen) Ausstieg aus der eigenen Flugzeugentwicklung musste eine vollständige Auslandabhängigkeit eingegangen werden.

Der Betrieb neuer Kampfflugzeuge wird die ökologischen Belastungen durch die Flugwaffe

weiter nach oben schrauben, zeigt die Broschüre auf. Lärmbelästigungen nehmen mit den lauteren Jet-Turbinen zu, die komplizierte Technologie macht mehr Ausbildungsflüge nötig. Vorprogrammiert ist ein stärkerer Lärmexport (wie nach Sardinien) und eine Ausdehnung der militärischen Sonderregelungen im Umweltschutz.

Der Flugzeugkauf ist eine Vorlage der Militärplaner, die mit ständigen Modernisierungsforderungen auftrumpfen. Ein Blick auf die Mechanismen der militärischen Ausbauplanung zeigt, wie dringend es ist, diese Logik der Aufrüstung auch in der Schweiz zu durchbrechen. Abgerundet wird die Broschüre mit der Auflistung von zehn Gründen, wieso die Schweiz kein neues Kampfflugzeug braucht, eine Sammlung konkreter Forderungen gegen überbordende Fliegerträume.

Keine Grenzen für die Luftwaffe? **– Die 10-Milliarden-Aufrüstungspläne der Kampfflieger, Schweizerischer Friedensrat, Oktober 1988, Preis Fr. 5.-. Zu beziehen bei SFR, Postfach 6386, 8023 Zürich, Tel. 01/242 93 21.**

Keine Grenzen für die Luftwaffe?

Die 10 Milliarden-Aufrüstungspläne der Kampfflieger

Flugzeugbeschaffung

Grenzenlose Aufrüstung?

Samstag, 29. Oktober in Bern

Im Anschluss an das Hearing vom 20. August mit Gegnerinnen und Gegnern des Flugzeugkaufs wird an einem zweiten Treffen über «Unseren Widerstand gegen die Kampfflugzeugbeschaffung» diskutiert. Ideen für Kampagnen und konkrete Widerstandsformen stehen zur Sprache; die Frage wird behandelt, ob der Vorschlag für eine Initiative weiterverfolgt werden soll. Andiskutiert werden soll auch die Frage, wie die Friedensarbeit zu Aufrüstungsfragen im Vorfeld der Abschaffungsabstimmung und über diese hinaus gestaltet werden soll.

Datum: Samstag, 29. Oktober, 10.15 bis ca. 16 Uhr

Ort: Casa d'Italia, Bühlstr. 37, Bern

Informationen: Arbeitsgemeinschaft für Rüstungskontrolle und ein Waffenausfuhrverbot, Peter Hug, Tel. 031/45 04 12 oder SFR-Sekretariat, Tel. 01/242 93 21

FRIEDENSZEITUNG
CH - ZUERICH
Auflage monatlich 5,800
Argus Media No. 3988

November 1988

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

NEUE ZUERCHER ZEITUNG
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 145,735
Argus Media No. 1317

2. November 1988

Fliegeroffiziere betrachten 34 F/A-18 als Minimum

337

Generalstabschef warnt vor übertriebenen Forderungen

(sda) An ihrer Generalversammlung vom Wochenende hat sich die *Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppen* (Avia) in Arlesheim positiv zum bundesrätlichen Entscheid für den Kauf des neuen Kampfflugzeuges des Typs F/A-18 «Hornet» geäussert. Der Avia-Zentralpräsident, Oberst i Gst *Heinrich Uehlinger*, bezeichnete allerdings die Stückzahl von 34 Maschinen als «absolut unterste Limite». *Generalstabschef Eugen Lüthy* warnte seinerseits *vor übertriebenen Forderungen*, die sich kontraproduktiv auswirken könnten.

Laut Uehlinger sind deshalb mehr Kampfflugzeuge notwendig, da die Nato und der Warschauer Pakt im Rahmen integrierter operativer Land-Luft-Konzeptionen in wachsendem Umfang neue Generationen von Kampfflugzeugen stationierten. Seiner Ansicht nach liegt der Kampfwert der Schweizer Luftwaffe heute auf einem *knapp verantwortbaren Tiefstand*. Korpskommandant Eugen Lüthy vertrat die Ansicht, dass zu grosses Jammern und übertriebene Forderungen sich *kontraproduktiv* auswirken könnten. Denn die Armee habe *auch andere Bedürfnisse* abzudecken. Er nannte in diesem Zusammenhang unter anderem die Beschaffung von zwölf weiteren Transporthelikoptern und von Einmann-Fliegerabwehrraketen.

Rüstungschef verhandelt in den USA

Der Rüstungschef der Schweizer Armee, Felix Wittlin, führt in den USA Verhandlungen über die Modalitäten des vom Bundesrat beschlossenen Kaufs von 34 F-18-Kampfflugzeugen.

Washington. – An einer Pressekonferenz vom Mittwoch in Washington erklärte der Rüstungschef, man führe mit dem Pentagon und Vertretern von McDonnell Douglas Verhandlungen über den Kampfflugzeugkauf. Eine Bestellung sei noch nicht aufgegeben. Es gehe vor allem darum, bei den Amerikanern um Verständnis für die Haltung der Schweiz zu werben. Aus militärischen und wirtschaftlichen Gründen, aber auch um den Kauf für das Parlament politisch akzeptabel zu machen, suche unser Land eine «vernünftige Beteiligung» an diesem 3-Milliarden-Auftrag. Im Prinzip wünsche man einen vollen Ausgleich für die in die USA vergebenen Aufträge. Geprüft werde eine Produktionsform, bei der McDonnell Douglas die Jets herstelle, aber bei schweizerischen Herstellern Teile produzieren lasse, die auch für F-18-Flugzeuge ausserhalb der Schweizer Serie verwendet würden

Wittlin verwies immer wieder auf das seiner Meinung nach erfolgreiche Kompensationsmodell beim Kauf der F-5-Tiger-Flugzeuge. Die USA hätten damals mit 134 Prozent das Kaufvolumen überkompensiert. Wieviel mehr eine Koproduktion kosten würde, sei heute noch nicht zu sagen. Nach Erfahrungszahlen wären je nach in der Schweiz produziertem Teil Mehrkosten von 8 bis 12 Prozent zu erwarten.

Nach Wittlins Angaben dauert die Lieferung der Jets nach der definitiven Bestellung rund 36 Monate. *(TA)*

Vom Waffenkauf profitiert Schweizer Wirtschaft

F-18-Milliarden sollen über US-Aufträge in die Schweiz zurückfliessen

Insgesamt 3 Milliarden Franken will der Bundesrat bis Mitte der neunziger Jahre der US-Firma McDonnell Douglas für 34 Kampfflugzeuge vom Typ F 18 zahlen. Im Gegenzug soll der nordamerikanische Flugzeughersteller für 3 Milliarden Aufträge an die Schweizer Industrie vergeben, sei es nun direkt beim Bau der 34 Schweizer Flugzeuge oder indirekt für anderweitige Zulieferungen. Dies dürfte vorab die US-Exporte der Schweizer Maschinenindustrie von derzeit 1,9 Milliarden auf über 2 Milliarden Franken im Jahr anwachsen lassen.

■ VON NIKLAUS RAMSEYER, BERN

EMD-Chef Arnold Koller hat mit seinem Entscheid für den Abfangjäger F 18 am vergangenen 3. Oktober auch gleich den Rahmen des gewaltigen Rüstungskaufs klar festgenagelt: Alles in allem dürfe das Geschäft, das 1990 vor die Eidgenössischen Räte kommen soll, den Finanzrahmen von 3 Milliarden Franken nicht überschreiten. Und der EMD-Chef versicherte: «Eine Lizenzfabrikation in der Schweiz wird geprüft. Die Lieferfirma McDonnell Douglas hat sich aber verpflichtet, ihren Anteil so oder so zu hundert Prozent bei Schweizer Firmen wirtschaftlich auszugleichen.»

Kein eigentlicher «Lizenzbau»

«Wirtschaftlich ausgleichen» bedeutet, dass die drei Milliarden zwar an die US-Firma überwiesen werden, von ihr jedoch bei der Bezahlung von Aufträgen an Schweizer Firmen wieder in unser Land zurückfliessen. Solche Aufträge werden sicher einzelne Komponenten der 34 Jäger für die Schweizer Armee betreffen. So interessiert sich etwa die Sulzer AG für die Fertigung von Triebwerkteilen. Contraves möchte Elektronikeinheiten bauen. Und sicher werden die Eidgenössischen Flugzeugwerke Emmen die Endmontage der F 18 besorgen. Von einem eigentlichen «Lizenzbau» unter Schweizer Regie, wie beim Panzer Leopard 2, spricht hingegen niemand. Für nur 34 Einheiten würde sich der Aufbau der entsprechenden, komplizierten Organisation nie lohnen.

Wichtige Tiger-Teile selbst gebaut

«Wir klären im Auftrag des EMD zusammen mit der Schweizer Industrie und McDonnell Douglas jetzt ab, wie und wo eine direkte Beteiligung der Schweiz am Bau der Flugzeuge möglich und sinnvoll wäre», stellt der Direktor der Emmener Flugzeugwerke, Hans-Jürg Kobelt, fest. «Konkret geht es um die drei Bereiche Triebwerk, Avionik und Ausrüstung sowie Zelle und Struktur.» Die Beteiligungsmöglichkeiten bei der Avionik (Flugzeug- und Feuerleit-Elektronik) prüft Contraves gleich selbst.

Solche Teilfertigung ist für die Schweizer Industrie kein Neuland. Schon die zweite Serie von 38 Tiger-Kampfflugzeugen wurde nach Plänen der US-Herstellerfirma Northrop in Emmen endmontiert. Dies erforderte insgesamt 490 000 Arbeitsstunden. Landeklappen sowie Höhen- und Seitenruder der zweiten Serie Tiger stellte die Schweizer Industrie nach Teillizenzen zudem selber her. Vom Beschaffungskredit von insgesamt 770 Millionen Franken gingen so immerhin 65 Millionen direkt an Schweizer Firmen. Bewegt sich der direkte Auftragsanteil bei der F-18-Fertigung in ähnlichem Rahmen, würde dies über 200 Millionen für die Schweizer Rüstungsindustrie abwerfen.

Schon beim Tiger-Kauf hatten sich die US-Lieferanten darüber hinaus verpflichtet, bei der ersten Serie von 78 Flugzeugen bis zu 30 Prozent der Gesamtkosten in Höhe von 1,17 Milliarden Franken und bei der zweiten Serie gar bis zu 50 Prozent «indirekt» zu kompensieren. All diese Mindestwerte wurden überschritten: Im Zusammenhang mit der ganzen Tiger-Beschaffung (1,94 Milliarden Franken für 110 Flugzeuge) flossen 481 Millionen Dollar von Northrop und vom Triebwerkhersteller General-Electric wieder in die Schweiz zurück.

Vom Taschenmesser bis zum Lagergestell

Indirekte Kompensation bedeutet, dass die Lieferfirma Aufträge an Schweizer Firmen vergibt, die nicht direkt mit dem Bau der bestellten Flugzeuge zusammenhängen. Dabei seien bei der Tigerbeschaffung über 200 Schweizer Firmen berücksichtigt worden, erklärt Northrop. Von Schweizer Militärmessern bis zu kompletten Fertigungsanlagen und Werkzeugmaschinen seien unzählige Schweizer Produkte zusätzlich in die USA exportiert worden.

Und nicht nur in die USA: Als Northrop den Saudis Flugzeuge lieferte, konnte die Thurgauer Firma Lista AG aus Erlen als Kompensation im Auftrag der Amerikaner in Arabien ganze Lagerhallen ausrüsten und so zusätzlich 5 Millionen Franken umsetzen. «Später fielen auch noch ein paar Folgegeschäfte mit Saudi-Arabien an», berichtet Fredy Wirth, der Exportchef der Lista AG, welche insgesamt 1400 Personen beschäftigt.

Verglichen mit dem, was nun allerdings McDonnell Douglas den Schweizern beim F-18-Handel versprochen hat, sind solche Kompensationsgeschäfte Kinkerlitzchen: Selbst bei maximaler direkter Beteiligung der Schweizer Industrie am Bau der 34 Abfangjäger müsste die US- Firma nämlich noch Aufträge für weit über 2 Milliarden an die Schweizer Industrie vergeben. Zum Vergleich: Letztes Jahr lieferte die in erster Linie betroffene Schweizer Maschinenindustrie für 1,9 Milliarden Produkte in die USA.

Angesichts dieses bestehenden Auftragsvolumens werden die EMD- Waffenhändler scharf darüber wachen müssen, dass keine Geschäfte als Kompensation gezählt werden, die ohnehin zustande gekommen wären. Als Kompensation gilt zudem nur, was in der Schweiz selbst hergestellt und als Wertschöpfung wirksam wird. Der Verein Schweizerischer Maschinenindustrieller (VSM) will McDonnell Douglas über die Schweizer Möglichkeiten ebenso informieren, wie die Schweizer Firmen über Zulieferbedürfnisse des US-Konzerns.

Konkurrenzschikanen der US-Armee abgebaut

Um die Kompensationsgeschäfte zu erleichtern, haben die Verteidigungsminister der USA und der Schweiz, Frank Carlucci und Arnold Koller, nun auch Ausnahmen vom sogenannten «Buy-American-Act» vereinbart. Der «Act» verlangt, dass bei Offerten für die US-Army ausländischen Firmen stets noch 50 Prozent auf ihre besten Angebote draufgeschlagen werden, damit US-Konkurrenten besser dastehen. Eine Schweizer Firma, welche der US-Armee Zahnarzteinrichtungen liefern wollte, staunte über solch protektionistische Schikanen nicht schlecht: Mit ihrem günstigen Angebot rechnete sie sich gute Chancen auf den Zuschlag aus. Der 50prozentige Aufschlag warf die Schweizer jedoch klar aus dem Geschäft.

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 259,490
Argus Media No. 1374

4. November 1988

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

DER BUND
CH - BERN
Auflage taeglich 62,926
Argus Media No. 1061

4. November 1988

3371

Schweizer Delegation unter der Leitung von Rüstungschef Wittlin verhandelt mit den Amerikanern

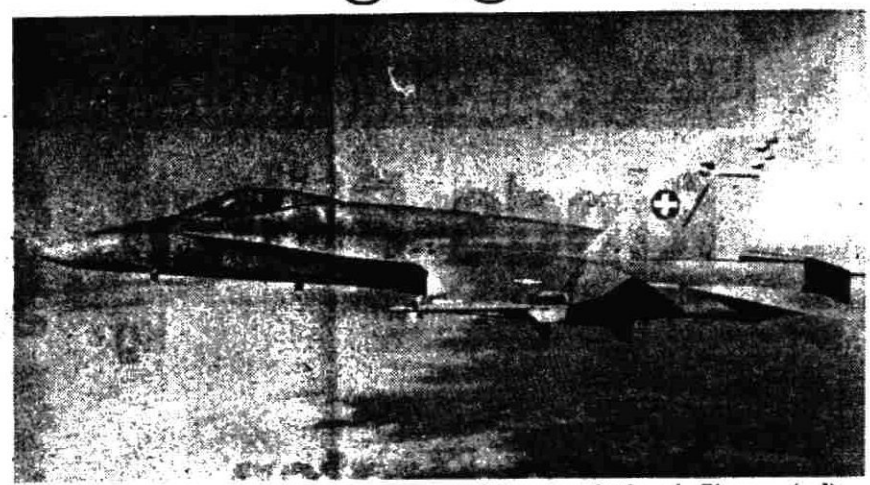
USA sichern F-18-Gegengeschäft zu

Im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Kauf der amerikanischen Kampfflugzeuge F-18 zu einem Totalpreis von drei Milliarden Franken durch die Schweiz und dem damit verbundenen Kompensationsgeschäft hält sich bis heute eine Delegation unter Rüstungschef Wittlin in Washington auf.

Beide Verteidigungsminister, Koller und Carlucci, haben inzwischen ein «Memorandum of Understanding» unterzeichnet, das die Grundlage zum angestrebten hundertprozentigen Kompensationsgeschäft bildet und ebenfalls nach einem Wechsel der amerikanischen Regierung zu Beginn des nächsten Jahres Gültigkeit haben wird.
Die Dreierdelegation des Militärdepartements führt bis heute Freitag vornehmlich Gespräche mit Vertretern der

Von unserem Korrespondenten
Walter Lüthi, Washington

amerikanischen Marine, die mit dem F-18 ausgerüstet ist, des Verteidigungsministeriums und jenen Firmen, die am neuen Kampfflugzeug unmittelbar beteiligt sind – wie McDonnell Douglas und General Electric.



Der F-18 soll der Schweiz interessante Gegengeschäfte einfliegen. (asl)

Laut Rüstungschef Wittlin geht es in dieser ersten Gesprächsrunde in der amerikanischen Hauptstadt darum, das äusserst komplexe, teils direkte, teils indirekte Kompensationsgeschäft in einem breiten Rahmen vorzubereiten. Dies vor allem auch im Hinblick auf die dem Parlament im nächsten Sommer vorzulegende Beschaffungsbotschaft. Obgleich noch keine Kaufverträge mit dem Hersteller des F-18 unterzeichnet worden sind, hat laut Rüstungschef Wittlin die Firma McDonnell Douglas den in den Details erst noch auszuarbeitenden Kompensationsgeschäften voll zugestimmt.
Es sei sozusagen eine Prestigesache für den Flugzeughersteller, sich an die während des Evaluationsverfahrens gemachten Versprechen zu halten. Anders als beim Kauf des F-5, des Tigers, zu Beginn der siebziger Jahre hat diesmal McDonnell Douglas (und die Mithersteller) die Beweispflicht zu erbringen, wonach die Kompensationsgeschäfte zwischen amerikanischen Firmen einerseits und schweizerischen Firmen andererseits eingehalten werden.

ARGUS
CH-8030 Zurich, Telefon 01/252 49 37

BUENDNER ZEITUNG
CH - CHUR
Aufl. t. 38,521 / Do 56581
Argus Media No. 1126

4. November 1988

/3171

Schweizer Delegation sondiert F-18-Kompensationsgeschäfte

Im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Kauf der amerikanischen Kampfflugzeuge F-18 zu einem Totalpreis von 3 Mia. Franken durch die Schweiz und dem damit verbundenen Kompensationsgeschäft hält sich bis heute Freitag eine Delegation unter Rüstungschef Felix Wittlin in Washington auf.

Von Walter Luthi, Washington

Beide Verteidigungsminister, Arnold Koller und Frank Carlucci, haben inzwischen ein «memorandum of understanding» unterzeichnet das die Grundlage zum angestrebten 100prozentigen Kompensationsgeschäft bildet und ebenfalls nach einem Wechsel der amerikanischen Regierung zu Beginn des nächsten Jahres Gültigkeit haben wird

Versprechen einhalten

Die Dreier-Delegation des Militärdepartementes führte bis heute Freitag vornehmlich Gespräche mit Vertretern der amerikanischen Marine, die mit dem F-18 ausgerüstet ist, des Verteidigungsministeriums und jenen Firmen, die am neuen Kampfflugzeug unmittelbar beteiligt sind - wie McDonnell Douglas und General Electric

Nach Rüstungschef Wittlin geht es in dieser ersten Gesprächsrunde in der amerikanischen Hauptstadt darum, das äusserst komplexe, teils direkte, teils indirekte Kompensationsgeschäft in einem breiten Rahmen vorzubereiten Dies vor allem auch im Hinblick auf die dem Parlament im nächsten Sommer vorzulegende Beschaffungsbotschaft Obgleich noch keine Kaufvertrage mit dem Hersteller des F-18 unterzeichnet worden sind hat laut Rustungschef Wittlin die Firma McDonnell Douglas den in den Details erst noch auszuarbeitenden Kompensationsgeschäften voll zugestimmt. Es sei sozusagen eine Prestigesache für den Flugzeughersteller, sich an die während des Evaluationsverfahrens gemachten Versprechen zu halten Anders als beim Kauf des F-5, des Tigers, zu Beginn der siebziger Jahre, hat diesmal McDonnell Douglas (und die Mitverteiler) die Beweispflicht zu erbringen, wonach die Kompensationsgeschäfte zwischen amerikanischen Firmen einerseits und schweizerischen Firmen andererseits eingehalten werden

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BASLER ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage taeglich 114,413
Argus Media No. 1040

4. November 1988

337

F-18 «Hornet»: Schweizer sind zu Verhandlungen in die USA gereist

Eine schweizerische Delegation hat in Washington Gespräche mit der Führung amerikanischer Unternehmen und Militärs aufgenommen. Dabei sollen Vorteile abgeklärt werden, die der Schweiz aus dem Erwerb des F-18 der McDonnell-Douglas-Corporation erwachsen könnten.

Für drei Milliarden Franken kauft die Schweizer Armee 34 Flugzeuge des Typs F-18 «Hornet». *Foto Felix Widler*

Washington. Zu ersten Vorbereitungsgesprächen über den geplanten Kauf amerikanischer F-18-Kampfflugzeuge ist der Schweizer Rüstungschef Felix Wittlin am Dienstag in Washington eingetroffen. Bis Freitag wird er dort Gespräche mit Luftwaffen- und Marinevertretern im US-Verteidigungsdepartement sowie der am 3-Milliarden-Franken-Handel beteiligten Industrie führen. Am Mittwoch überreichte Wittlin ein schweizerisch-amerikanisches «Memorandum of Understanding» über den gegenseitigen Erwerb von Rüstungsgütern. Es bildet eine neue Rechtsgrundlage für die Beteiligung der Rüstungsindustrien beider Seiten an militärischen Auftragsvergabungen.

Hauptzweck des schweizerischen Besuchs ist die Ausgestaltung eines sogenannten «Offset»-Abkommens für Kompensierungsgeschäfte der schweizerischen Industrie. In seiner Offerte hat der F-18-Generalunternehmer McDonnell-Douglas eine «hundertprozentige» Kompensation des Auftragsvolumens zugesagt. Geprüft wird sowohl eine «direkte», unmittelbar mit dem neuen Kampfflugzeug zusammenhängende als auch eine «indirekte» Kompensation. Zur Frage einer allfälligen Koproduktion erklärte Wittlin, diese käme wegen der geringen Stückzahl von 34 Flugzeugen teurer zu stehen als ein Kauf ab Stange. Wie gross die zusätzlich in Kauf genommene «Kostenprämie» sei, hänge unter anderem davon ab, wieviel militärischer Gewinn (Reparaturkenntnisse) und Transfer von Technologie damit verbunden sei. Ein Entscheid sei noch nicht getroffen. Ein wesentlicher Punkt dabei betrifft sogenannte «Buyback»-Bestimmungen. Gemeint ist eine Garantie der amerikanischen Hersteller, in der Schweiz gefertigte F-18-Teile abzunehmen. Peter Lyoth, der zuständige Beamte in der Gruppe für Rüstungsdienste, erklärte dazu, in den nun folgenden Gesprächen müssten dazu geeignete Teile ausgewählt werden.

«Offset»-Geschäfte finden grundsätzlich nicht zwischen den Regierungen, sondern zwischen der Privatindustrie statt. McDonnell-Douglas müsste dabei gegenüber den Schweizer Behörden nachweisen, dass ein bestimmtes Geschäft mit einer Schweizer Firma den «Courant normal» des schweizerisch-amerikanischen Handels überstiege. Nach Auskunft Wittlins könnten auch schweizerische Waffenlieferungen in die USA – beispielsweise des Pilatus-PC9-Trainingsflugzeugs – darunter fallen, aber nur soweit, als es sich um direkte Lieferungen handelte.

Als Partner für eine «direkte» Kompensation (Koproduktion) tritt die Vereinigung der Schweizerischen Flugzeugindustrie (Asia) auf, bei der «indirekten» Kompensation der «Verband der Schweizer Maschinenindustriellen» (VSM). Im ersten Bereich haben nach Lyoths Angaben rund 70, im zweiten «mehrere hundert» Betriebe Interesse gezeigt. Das bei der Beschaffung des «Tiger»-Kampfflugzeugs getroffene Offset-Abkommen ist zu 134 Prozent übererfüllt worden. *Johann Aeschlimann*

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LUZERNER NEUSTE NACHRICHTEN
CH - LUZERN
Aufl. t. 57'724 / Fr 100'454
Argus Media No. 1153

4. November 1988

Beschaffung neuer Kampfflugzeuge

Wittlin verhandelt in den USA

Zu ersten Vorbereitungsgesprächen über den geplanten Kauf amerikanischer F-18-Kampfflugzeuge ist der Schweizer Rüstungschef Felix Wittlin in Washington eingetroffen. Er wird dort Gespräche mit Luftwaffen- und Marinevertretern im US-Verteidigungsdepartement sowie mit der am 3-Milliarden-Franken-Handel beteiligten Industrie führen.

Am Mittwoch überreichte Wittlin ein schweizerisch-amerikanisches «Memorandum of Understanding» über den gegenseitigen Erwerb von Rüstungsgütern. Es bildet eine neue Rechtsgrundlage für die Beteiligung der Rüstungsindustrien beider Seiten an militärischen Auftragsvergabungen. Hauptzweck des schweizerischen Besuchs ist die Ausgestaltung eines sogenannten «Offset»-Abkommens für Kompensationsgeschäfte der schweizerischen Industrie. In seiner Offerte hat der F-18-Generalunternehmer McDonnell-Douglas eine «hundertprozentige» Kompensation des Auftragsvolumens zugesagt.

Geprüft wird sowohl eine «direkte», unmittelbar mit dem neuen Kampfflugzeug zusammenhängende, als auch eine «indirekte» Kompensation. Zur Frage einer allfälligen Koproduktion erklärte Wittlin, diese käme wegen der geringen Stückzahl von 34 Flugzeugen teurer zu stehen als ein Kauf ab Stange. Wie gross die zusätzlich in Kauf genommene «Kostenprämie» sei, hänge unter anderem davon ab, wieviel militärischer Gewinn (Reparatur-Kenntnisse) und Transfer von Technologie damit verbunden sei. Ein Entscheid sei noch nicht getroffen. Ein wesentlicher Punkt dabei betrifft sogenannte «Buy-back»-Bestimmungen. Gemeint ist eine Garantie der amerikanischen Hersteller, in der Schweiz gefertigte F-18-Teile abzunehmen. Peter Lyoth, der zuständige Beamte in der Gruppe für Rüstungsdienste, erklärte dazu, in den nun folgenden Gesprächen müssten dazu geeignete Teile ausgewählt werden.

Private mischen mit

«Offset»-Geschäfte finden grundsätzlich nicht zwischen den Regierungen, sondern zwischen der Privatindustrie statt. McDonnell-Douglas müsste dabei gegenüber den Schweizer Behörden nachweisen, dass ein bestimmtes Geschäft mit einer Schweizer Firma den «Courant normal» des schweizerisch-amerikanischen Handels übersteigt. Nach Auskunft Wittlins könnten auch schweizerische Waffenlieferungen in die USA – beispielsweise das Pilatus-PC 9-Trainingsflugzeug – darunterfallen, aber nur soweit, als es sich um direkte Lieferungen handelte.

Viele Betriebe sind interessiert

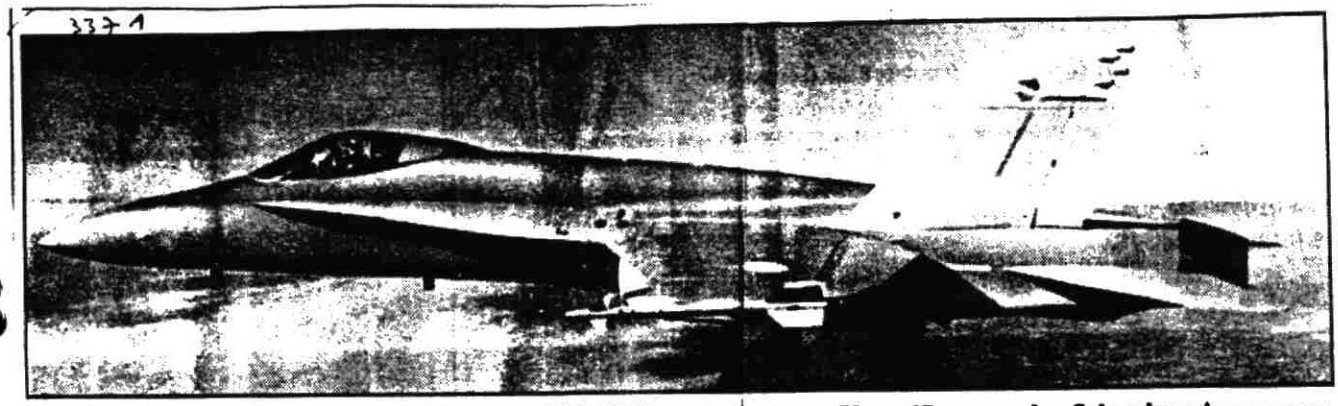
Als Partner für eine «direkte» Kompensation (Koproduktion) tritt die Vereinigung der Schweizerischen Flugzeugindustrie (ASIA) auf, bei der «indirekten» Kompensation der Verband der Schweizer Maschinenindustrie. Im ersten Bereich haben nach Lyoths Angaben rund 70, im zweiten «mehrere hundert» Betriebe Interesse gezeigt. Das bei der Beschaffung des «Tiger»-Kampfflugzeugs getroffene Offset-Abkommen ist zu 134 Prozent übererfüllt worden.

Johann Aeschlimann, Washington

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

ST.GALLER TAGBLATT
CH - ST.GALLEN
Auflage taeglich 27,640
Argus Media No. 1204

5. November 1988



Der Bundesrat schlägt die Beschaffung des F/A-18 Hornet als neues Kampfflugzeug der Schweizer Armee vor. Die Schweizer Industrie bereitet sich bereits auf die Verteilung der Aufträge und der Kompensationsgeschäfte vor. Bild: ap

Schweizer Industrie bereitet sich auf neues Kampfflugzeug vor

FFA an Teilauftrag interessiert

Auf Einladung des Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller VSM treffen sich Ende November in Zürich Vertreter der Schweizer Industrie zu einer Informationsveranstaltung über die Möglichkeiten direkter und indirekter Beteiligungen am Rüstungsvorhaben «F/A-18 Hornet». Die Flugzeugwerke Altenrhein sind nach Auskunft von Direktor Heinz Grolimund an der Übernahme eines Teiles der Fabrikation oder der Komponentenmontage interessiert.

Die Schweizer Industrie bereitet sich schon heute aktiv auf die vom Bundesrat vorgeschlagene Beschaffung von amerikanischen Kampfflugzeugen des Typs F/A-18 Hornet vor, obwohl ein definitiver Entscheid über das 3-Mrd-Geschäft erst 1990 fallen wird. Über 200 Firmenvertreter werden zu einer Veranstaltung erwartet, wo über die direkte und indirekte Beteiligung von Schweizer Firmen an diesem Rüstungsvorhaben informiert wird.

Der Hersteller des Flugzeugs, der US-Konzern McDonnell Douglas, hat sich in den Verhandlungen mit den Bundesstellen «zur Leistung von hundertprozentigem wirtschaftlichem Ausgleich bereiterklärt», wie es in der Einladung des VSM heisst. Dabei handelt es sich einerseits um die direkte Beteiligung von Schweizer Firmen an der Endmontage und der Herstellung von Komponenten für die F/A-18. Anderseits geht es um die finanziell bedeutendere indirekte Beteiligung in Form von zusätzlichen Aufträgen an die Schweizer Industrie ohne direkten Zusammenhang mit dem Kampfflugzeug, sogenannten Kompensationsgeschäften.

«Wir werden offerieren»

Wie FFA-Direktor Heinz Grolimund gegenüber unserer Zeitung erklärte, sind die Altenrheiner Flugzeugwerke daran interessiert, einen Teilauftrag zur Fabrikation oder zur Montage von Komponenten zu erhalten. «Wir werden an der Veranstaltung in Zürich teilnehmen und mit Sicherheit anschliessend eine Offerte einreichen.» In welchem Rahmen die FFA offerieren werden, sei aber noch unklar, meinte Heinz Grolimund. «Das Problem liegt in der kleinen Stückzahl, in der die F/A-18 beschafft werden soll. Wir werden genau abklären, was sich für uns unter dem Strich noch lohnen wird.» Was sicher für die FFA nicht in Frage kommen wird, ist die Endmontage der «Hornet». Dafür fehlen in Altenrhein die Einrichtungen.

Zusammenfassend meint Heinz Grolimund, dass er davon ausgehe, «dass das neue Schweizer Kampfflugzeug grundsätzlich in der Schweiz gebaut werden wird». Es gehe jetzt darum, im Detail zu prüfen, wer was und wann machen werde. (bos./ap)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 259,490
Argus Media No. 1374

5. November 1988

Bleibt die JAS-39 Gripen für immer am Boden?

Schweden hat Schwierigkeiten mit seiner Flugzeugentwicklung

Wird die Entwicklung des auch für die Schweizer Luftwaffe noch immer aktuellen schwedischen Kampfflugzeuges JAS-39 Gripen eingestellt? Technische Schwierigkeiten schieben das frühestmögliche Ablieferungsdatum für diesen Allroundkämpfer immer weiter hinaus. Und auch der Preis ist inzwischen so hoch, dass Schweden ernsthaft prüft, statt dessen ein ausländisches Kampfflugzeug zu beschaffen.

VON EDI STRUB, STOCKHOLM

Als Schweden 1982 der Industriegruppe JAS den Auftrag erteilte, für die schwedische Luftwaffe ein neues Kampfflugzeug zu entwickeln, verpflichteten sich die an dieser Gruppierung beteiligten Firmen (Saab, Volvo, Ericsson, FFV) allfällige Mehrkosten für die Entwicklung und die Herstellung der ersten dreissig Flugzeug selbst zu tragen. Auch für die zweite Tranche (110 Maschinen) einigte man sich auf einen Kostenrahmen.

Nach den jüngsten Berechnungen kommen die ersten 140 Flugzeuge für die schwedische Luftwaffe aber dennoch auf rund 47 statt wie maximal vorgesehen 42 Milliarden Kronen (11,3 statt 10 Milliarden Franken) zu stehen. Die Entwicklung der JAS-39 ist zudem auf technische Schwierigkeiten gestossen, deren Lösungen noch nicht abzusehen sind. Mal für Mal musste der Erstflug hinausgeschoben werden. Probleme ergaben sich nach in Stockholm vorliegenden Informationen unter anderem mit der (amerikanischen) Software für die Elektronik, mit der das nach völlig neuen Prinzipien aufgebaute Flugzeug gesteuert wird. Bei Saab wird gegenwärtig erwogen, gewisse noch nicht einwandfrei funktionierende Teile (Vorflügelklappen-Steuerung) zu blockieren, damit die JAS-39 endlich in die Luft kommt.

Der schwedische Verteidigungsminister Roine Carlsson erteilte dem Oberbefehlshaber der schwedischen Armee dieser Tage den Auftrag, das ganze JAS-Projekt zu überprüfen. Ins Auge gefasst wird unter anderem die Beschaffung eines ausländischen Kampfflugzeuges sowie die Beschaffung einer reduzierten Anzahl von JAS-39.

Insgesamt beabsichtigte die schwedische Luftwaffe etwa 350–400 Maschinen dieses Typs zu beschaffen. Zuerst will Schweden seine Viggen-Erdkämpfer ersetzen, dann die moderneren Viggen-Jäger. Damit der Ersatz der Viggen als Jäger sinnvoll ist, muss die JAS-39 aber modernisiert und mit einem leistungsfähigeren Motor versehen werden. Für diese Version des Gripen (JAS-39C) dürfte der Preis noch viel höher zu stehen kommen.

«Das Magazin»

Die Anfänge des Tourismus in der Schweiz

Die Schweiz hat sich kürzlich für die Beschaffung einer ersten Tranche amerikanischer F-18 Hornet entschieden. Für eine später zu beschaffende zweite Tranche moderner Kampfflugzeuge kommt die JAS-39 Gripen aber nach wie vor in Frage. Von schweizerischer (wie auch von finnischer) Seite war freilich gewünscht worden, dass man auch eine Anzahl Zweisitzer für die Schulung beschaffen könnte. Die Entwicklung einer solchen Version kostet aber 1 Milliarde Kronen. Und die schwedische Luftwaffe scheint daher gewogen, auf die Entwicklung dieser JAS-39B genannten Version zu verzichten.

ARGUS 337 /
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
BIELER TAGBLATT /
SEELAENDER BOTE
CH - BIEL
Auflage taeglich 32,615
Argus Media No. 1069

5. November 1988

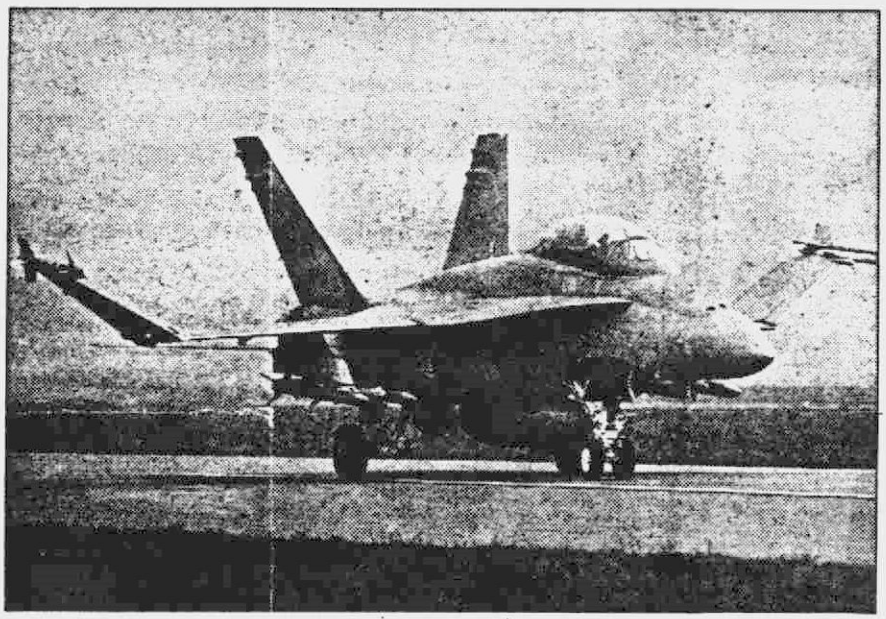
337
2

«Die verfluchte Helvetisierung»

Schweizer Industrie bereitet sich auf neues Kampfflugzeug vor

Die Schweizer Industrie bereitet sich schon heute aktiv auf die vom Bundesrat vorgeschlagene Beschaffung von amerikanischen Kampfflugzeugen des Typs F/A-18 Hornet vor, obwohl ein definitiver Entscheid über das 3-Milliarden-Geschäft erst 1990 fallen wird. Über 200 Firmenvertreter werden zu einer Veranstaltung Ende November in Zürich erwartet, wo über die direkte und indirekte Beteiligung von Schweizer Firmen an diesem Rüstungsvorhaben informiert wird.

Urs Weber



Die F/A-18 Hornet auf der Startbahn. Auch die einheimische Industrie steht in den Startlöchern. Winken lukrative Aufträge? (Bild: ap)

Der Hersteller des Flugzeugs, der US-Konzern McDonnell Douglas, hat sich in den Verhandlungen mit den Bundesstellen «zur Leistung von hundertprozentigem wirtschaftlichem Ausgleich bereit erklärt», wie es in der Einladung zur Veranstaltung des Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller (VSM) auf den 29. November heisst. Dabei handelt es sich einerseits um die direkte Beteiligung von Schweizer Firmen an der Endmontage und der Herstellung von Komponenten für die F/A-18. Anderseits geht es um die finanziell bedeutendere indirekte Beteiligung in Form von zusätzlichen Aufträgen an die Schweizer Industrie ohne direkten Zusammenhang mit dem Kampfflugzeug, sogenannten Kompensationsgeschäften.

Erste Groborientierung

«Wir stehen noch ganz am Anfang dieser Sache», sagte dazu VSM-Mitarbeiter Kurt Eckstein in Zürich auf Anfrage. Es gehe an der Zürcher Veranstaltung vor allem um eine Groborientierung über die Tätigkeit des McDonnel-Douglas-Konzerns und dessen Vorstellungen in bezug auf die Beteiligung der Schweizer Industrie. Der VSM mische sich damit in keiner Weise in den Beschaffungsentscheid ein, der vom Parlament erst im übernächsten Jahr gefasst wird. «Warten wäre unklug», betonte Eckstein und wies darauf hin, dass für die Erarbeitung der Botschaft an National- und Ständerat vor allem die Möglichkeiten bei der direkten Beteiligung abgeklärt werden müssten. Diese seien allerdings im vorliegenden Fall nach Einschätzung des VSM relativ gering.

Positive Erfahrungen

Beträchtlich ist laut VSM das Interesse der Industrie für Kompensationsgeschäfte, für die bedeutend mehr Firmen in Frage kommen als für die direkte Beteiligung. Die bei andern Beschaffungen gemachten Erfahrungen mit derartigen Abmachungen seien «unter dem Strich positiv», sagte Eckstein. Es hätten sich dadurch Kontakte in den USA entwickelt, die einer Benachteiligung der Schweizer Industrie auf dem amerikanischen Markt vorbeugten.

«Ohne vorangehende Gespräche mit der Industrie können wir dem Parlament keine saubere Budgetierung vorlegen», erklärte auch der Sprecher der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) im Eidgenössischen Militärdepartement (EMD), Hugo Wermelinger. Die GRD müsse wissen, wer was unter welchen Bedingungen für die «Hornisse» liefern könne. Dabei handle es sich aber lediglich um Offertrunden; beschlossen werde vor der Verabschiedung des Rüstungsprogramms durch das Parlament nichts.

Für SPS-Präsident Helmut Hubacher, Mitglied der nationalrätlichen Militärkommission, ist das Vorgehen beim neuen Kampfflugzeug dagegen «ein neuer Beweis für den Filz zwischen EMD und Industrie». Das Militärdepartement und die Maschinenindustrie seien «zusammen eine Holding», sagte Hubacher auf Anfrage. Die Militärkommission wisse heute bedeutend weniger über die F/A-18 als die Industrie, die beim EMD immer mitbestimme. Solange aber das Parlament kritiklos alle Beschaffungskredite gutheisse, sei an dieser stossenden Praxis nichts zu ändern.

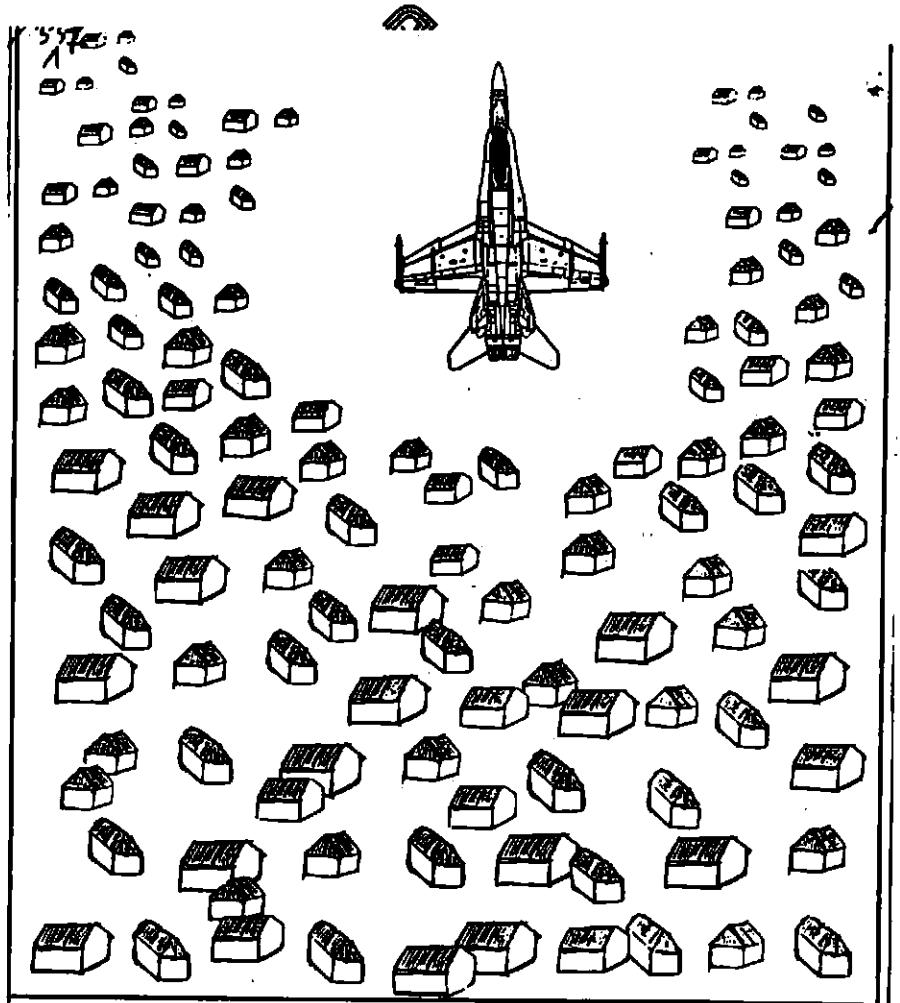
Gegen Helvetisierung

Während Hubacher die Kompensationsgeschäfte für durchaus legitim hält, kritisiert er die «verfluchte Helvetisierung» bei jedem für die Armee beschafften Gerät. Der F/A-18 sei ein erprobtes Flugzeug, doch «jetzt werden sogar hier die Schweizer Bastler wieder aufgeboten». Dies verteure das neue Flugzeug, habe mit dem Ausnützen der Wettbewerbssituation nichts mehr zu tun und stelle lediglich eine künstliche Arbeitsbeschaffung für die Schweizer Industrie dar.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LUZERNER NEUSTE NACHRICHTEN
CH - LUZERN
Aufl. t. 57'724 / Fr 100'454
Argus Media No. 1153

11. November 1988



Gedanken zum neuen Kampfflugzeug

Für den Preis eines einzigen Flugzeuges könnte man zum Beispiel 125 Einfamilienhäuser à Fr. 700 000.– bauen oder auch rund 18 000 gute Schweizer Milchkühe kaufen. Angenommen, dass man für einen normalen Esel etwa 2000 Franken hinlegen müsste, bekäme man dafür 44 000 Stück – etwa die Zahl der steuerpflichtigen Einwohner einer mittelgrossen Schweizer Stadt ...

Pierre Blanc, Kriens

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
SCHWEIZER WOCHE
DAS GELBE HEFT
CH - ZUERICH
Auflage woechentl. 199,780
Argus Media No. 3014

15. November 1988

3371

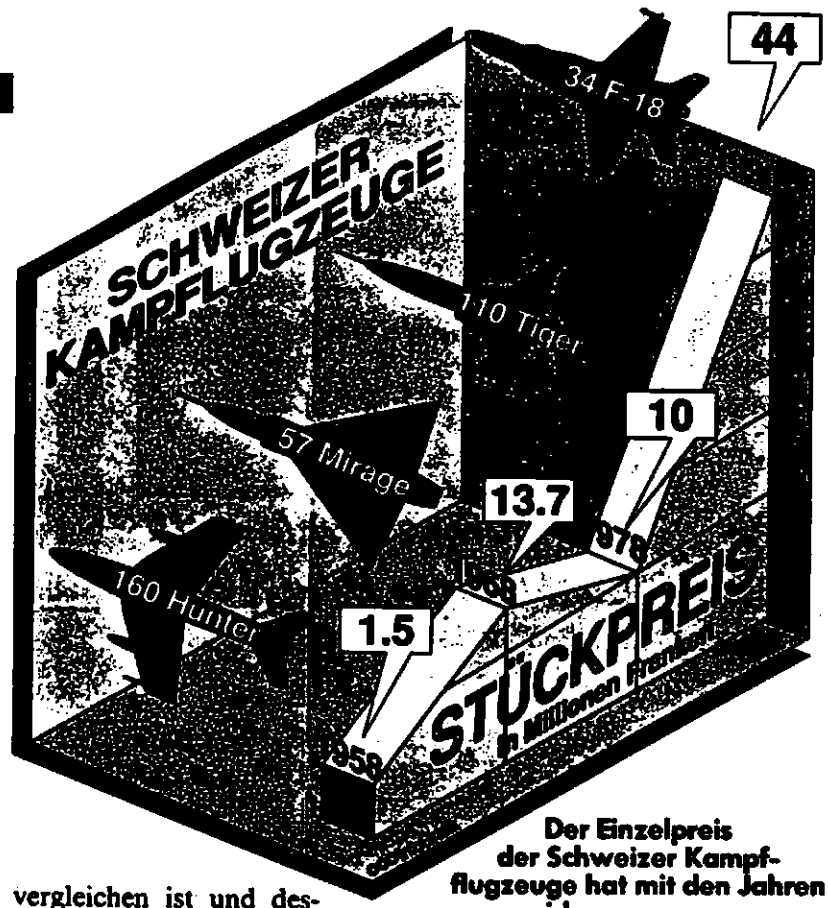
ARMEE

Der Luftkampf hat seinen Preis

Im Jahre 1990 wird dem Parlament der Kreditantrag des EMD zur Beschaffung des neuesten Jagdflugzeuges, der Hornet F-18, vorgelegt. Die Hornet kostet etwa 88,2 Millionen Franken pro Stück (Systempreis inklusive Logistik, Peripherie, Waffen, Ersatzteile usw.) und wird auf einen Stückpreis von etwa der Hälfte, also ungefähr 44 Millionen Franken, zu stehen kommen.

Verglichen mit der anno 1951 angeschafften Vampire, die damals 430000 Franken pro Maschine kostete, steigen die Preise für die modernen, komplizierten Waffen sehr stark an. Die Mirage, deren Aufgaben die neue Hornet F-18 zum Teil übernehmen soll, kostete 1968 immerhin bereits 13,7 Millionen Franken pro Stück.

Logisch, dass die Hornet F-18 mit der alten Vampire in bezug auf die Kampfkraft nicht zu vergleichen ist und deshalb auch nicht dieselbe Stückzahl nötig war. Waren zur Verteidigung des Schweizer Luftraums noch insgesamt 472 Vampires und Venoms eingekauft worden, so sank diese Zahl bei der Hornet F-18 auf ganze 34 Maschinen. Fachleute vergleichen oft die Stückzahl von Mirage und Hornet – und da bleibt immer noch ein Verhältnis von 57:34 zugunsten der Mirage.



Der Einzelpreis der Schweizer Kampfflugzeuge hat mit den Jahren rapide zugenommen.

Aber dieser Vergleich hinkt, denn viele Mirages werden nicht als Jagdflieger eingesetzt (und sind auch nicht entsprechend ausgerüstet), sondern tun als Aufklärer Dienst. Von der Mirage IIIS, der Jagdmaschine des Typs, besitzt die Armee nur etwa 38 Stück – also fast dieselbe Zahl, die jetzt an Hornets eingekauft werden soll.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

SOLOTHURNER AZ
CH - OLTEN
Auflage taeglich 7,510
Argus Media No. 1236

15. November 1988

Leserbriefe

3371

"Hurra! 34 neue Militärflugzeuge"

"Hurra! Der Bundesrat hat mit der 3-Milliarden-Anschaffung von 34 Militärflugzeugen vom Typ F 18 den schweizerischen Frieden weiter abgesichert und garantiert uns damit die Erhaltung unserer Lebensqualität! Militärische Uebungen und Truppenverschiebungen sind nötig, um uns gegen Aussen verteidigen zu können." ... So werden ja nur noch Leute sprechen, die sich Scheuklappen zugelegt haben. Diese Flugzeuge nützen rein nichts, weil:

1. in unserer Zeit ein Angriff der Nachbarstaaten auszuschliessen ist, gegen den diese Flugzeuge wie auch die übrigen militärischen Einrichtungen eingesetzt werden könnten;
2. diese Flugzeuge wie das übrige Militärmaterial gegen die Grossmächte nichts ausrichten könnten, die Schweiz kann da noch so aufrüsten;
3. morgen die Flugzeuge schon wieder veraltet sind.

Der Bundesrat schafft mit dieser 3-Milliarden-Anschaffung wie auch mit allen anderen fürs Militär leichtfertig abgesegneten Geldern eine Kriegserklärung gegen alle verantwortungsbewussten Bürger und Bürgerinnen, wenn fast täglich nervenzersägende Tiefflieger über dicht bewohntes Gebiet hinweg betrieben wird? Unzählige Kinder geraten dadurch in Panik und sind nur schwer wieder zu beruhigen. Und welche Erwachsene können behaupten, sie greife dieser Lärm nicht an? Oder wenn durch diesen Lärm oder weitere Knallereien die wenigen unberührten Naturreservate schwerwiegend gestört, Moorlandschaften gar zerstört werden? Oder wird durch die Herumfliegerei und Herumfahrerei unsere Luftqualität besser, der Boden von Giftstoffen freier? Wird so Energie gespart?

Der Bundesrat und das Militär reden der Bevölkerung ein, diese Ausgaben und militärische Uebungen müssten sein, der Feind lauere noch immer vor der Schweizer Grenze. Damit wird die Bevölkerung getäuscht und in falscher Sicherheit gewiegt. Uns drohen heute Gefahren, die nicht mehr militärisch gelöst werden können:

1. Die Gefahr der allmählichen Nervenzerrüttung durch Lärmüberlastung.
2. Die Gefahr der schleichenden Vergiftung der Luft, des Bodens und des Wassers, unserer Nahrung.
3. Die Gefahr der Abstumpfung unserer Sinne durch verbetonierte Eintönigkeit unserer Umwelt.

Dieses, für militärisches Spielzeug hinausgeworfene Steuergeld könnte sofort und wirkungsvoll eingesetzt werden, um das ins Wanken geratene Oekosystem wieder ins Lot zu bringen. Das ist die Aufgabe, die der Bundesrat der Bevölkerung gegenüber erfüllen müsste, um Frieden und Leben zu sichern. Er könnte die Gelder sinnvoll einsetzen durch

1. Förderung dezentraler alternativer Energiesysteme, das gäbe echte Unabhängigkeit und Freiheit.
2. Umstellung der umweltbelastenden Produktionsweise; damit erreichen wir eine gesunde Umwelt und erst noch dank neuer Produktionsweise genügend Arbeitsplätze.

Fürs nächste Jahr werden schon wieder fraglos 6,5 Prozent mehr Gelder dem Militär gutgesprochen ... Damit wird die Schweiz noch mehr zerstört. Was, ihr Militärköpfe, ist an einer ökologisch zerstörten Schweiz noch verteidigungswert?

Grüne Wasseramt,
Postfach 341, 4528 Zuchwil

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

ANZEIGER VON USTER
CH - USTER
Aufl.t.9211/Mi 11980/Fr13920
Argus Media No. 1354

18. November 1988

F-18 nicht in Dübendorf stationieren

Flugplatz-Anliegergemeinden wehren sich gegen mehr Fluglärm

igm. Die Delegierten der IGM (Interessengemeinschaft von Gemeinden im Einzugsbereich des Militärflugplatzes Dübendorf) trafen sich kürzlich zur letzten Sitzung dieses Jahres. Ein wichtiges Thema bildete die Antwort der Eidgenössischen Militärkommission auf Fragen des sogenannten «Gremiums Militärfluglärm» der Stadt Dübendorf.

Positiv konnte vermerkt werden, dass beabsichtigt ist, für alle Flugzeugtypen Simulatoren zu beschaffen. Längerfristig soll auch ein Einsatz-Simulator angewendet werden. Dies und weitere Faktoren (geringerer Gesamtbestand an Kampfflugzeugen, längere Einsatzdauer pro Flug) lassen in Zukunft einen Rückgang der lärmintensiven Starts erwarten.

Flugdisziplin der Piloten soll besser überwacht werden

Beobachtungen von Anwohnern bestätigen es: Eine eiserne Disziplin der Piloten kann wesentlich zur Lärmverhinderung beitragen. Heute ist es jedoch schwierig, die «Sünder» zu eruieren. Ab Herbst 1989 soll dies nun bessern; laut Militärkommission wird dann voraussichtlich die automatische Fluglärm-Ueberwachungsanlage in Betrieb genommen.

Das Lärmgremium Dübendorf, beziehungsweise die IGM, hatten sich in ihrem Forderungskatalog auch dafür ausgesprochen, dass die Lärmintensität bei der Auswahl der Flugzeuge eine mitentscheidende Rolle spielen solle. Wie der Presse zu entnehmen war, ist der Entscheid bei der jüngsten Beschaffungsrunde gefallen — der F/A 18 hat bekanntlich das Rennen gemacht. Laut Militärkommission wurden auch die Lärmmessungen in die Evaluation einbezogen, ein «Flüsterflugzeug» ist mit dem neuen Jet aber sicher nicht zu erwarten.

Den neuen Jet nicht in Dübendorf stationieren

Der Kauf ist beschlossene Sache, der Entscheid über die Stationierung steht aber noch aus. Die IGM will sich dafür einsetzen, dass der Standort nicht Dübendorf heisst. «St. Florian lässt grüssen», mag der erste Eindruck über dieses Vorhaben sein. Wie so oft täuscht aber der erste Eindruck; die IGM ist der Meinung, dass hier eine besondere Situation vorliegt, befindet sich der Flugplatz Dübendorf doch in einem der dicht besiedeltsten Gebiete der Schweiz. Zudem ist Dübendorf bereits heute der am stärksten frequentierte Militärflugplatz, und ein Teil der Anstössergemeinden befindet sich ausserdem im Einzugsbereich des Zivilflughafens Kloten.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

JOURNAL DE GENEVE
CH - GENEVE 11
Tirage quotidien 22,254
Argus Media No. 1117

30. November 1988

Participation à l'avion F/A-18: trois milliards à la clé

(ATS). – Quelque 300 représentants de l'industrie suisse ont été informés mardi à Zurich du concept de participation lié à l'acquisition du nouvel avion de combat McDonnell-Douglas F/A-18 «Hornet». Il s'agit pour l'industrie suisse de se partager une contrepartie de quelque 3 milliards de fr.

Le fabricant américain s'est en effet déclaré d'accord d'effectuer une compensation économique à 100%, indique mardi un communiqué de la Société suisse des constructeurs de machines (VSM). Celle-ci comporte des participations directe et indirecte. Le Groupe romand de production de matériel militaire (GRPM) avait tenu une séance similaire vendredi à Martigny (VS).

Unser Bild zeigt zwei F/A-18 Hornets der US-Navy im Formationsflug. An den Flügelspitzen erkennt man Sidewinder und unter dem Rumpf Sparrow Lenkwaffen.

Die F/A-18-Beschaffung und die Industrie

Treffen von Industriellen in Martigny und Zürich – Die Westschweizer liegen gut im Hornet-Rennen

Von Roger de Diesbach, Rossens

Das Parlament hat den Kauf der 35 amerikanischen Kampfflugzeuge F/A-18 Hornet noch nicht abgesegnet, doch die Schweizer Industriellen wägen bereits die Möglichkeiten ab, die ihren Unternehmen aus diesem militärischen Einkauf erwachsen könnten. Am vergangenen Freitag haben sich in Martigny 69 welsche Unternehmer zusammengesetzt, heute treffen sich 320 Mitglieder des Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller (VSM) in Zürich, um denselben «Kuchen» zu begutachten.

Immerhin stehen anständige Portionen in Aussicht: Der F/A-18-Konstrukteur hat schliesslich Kompensationsaufträge für die Schweizer Industrie in der Höhe des Beschaffungspreises für den neuen Abfangjäger zugesagt: 3 Milliarden Franken. Es ist normal, dass die Schweizer Industrie ihre Rolle bei der Beschaffung beziehungsweise der Kompensation für den F/A-18 zu definieren sucht, bevor die endgültige Entscheidung im Parlament gefallen ist.

Nur wenig Zeit

Und tatsächlich haben diejenigen Unternehmen, die direkte Aufträge übernehmen, also bestimmte Teile des neuen Flugzeugs liefern möchten, nur noch zwei Monate Zeit, um detaillierte Offerten einzureichen. Das bedeutet viel Arbeit, ohne die geringste Erfolgsgarantie. Und zweifellos möchten auch die eidgenössischen Räte wissen, wieviel an der Schweizer «Hornisse» in unserem Land gebaut wird und wie hoch die zusätzlichen Kosten dafür sein werden, bevor sie dem Beschaffungsvorhaben zustimmen.

Das welsche Wirtschaftswunder

Am vergangenen Freitag kamen im Rathaus von Martigny die Vertreter von 69 Unternehmen aus der ganzen Westschweiz und dem Tessin zusammen, eingeladen von der Groupe romand de production de matériel militaire (GRPM). Zweck dieser «Westschweizer Gruppe für die Herstellung von militärischem Material»: «Die Welschen müssen aufhören, über die ungerechte regionale Verteilung der militärischen Aufträge zu jammern: Sie müssen sich informieren und an den zahlreichen Kommissionen beteiligen, die sich mit der Rüstung beschäftigen.» Heute, zwei Jahre nach der Gründung der Gruppe, ist dieses Ziel erreicht. Und mit 12 angeschlossenen Unternehmen Anfang 1987, 41 Ende 1987 und 69 im heutigen Zeitpunkt ist die GRPM unglaublich erfolgreich.

Bundesrätliche Warnung

Als Zeichen dafür, dass man in Bern die Bedeutung des neuen welschen Partners kennt, hat Rüstungschef Felix Wittlin der Versammlung die Glückwünsche der Bundesräte Koller und Delamuraz überbracht. Allerdings hat er die Industriellen auch gewarnt: «Eure Offerten werden viel Arbeit kosten, Arbeit, die vielleicht umsonst ist. Wir können nur Offerten berücksichtigen, die konkurrenzfähig sind. Es liegt nicht an uns, zur Erhaltung technologisch überholter Strukturen oder zur Lancierung neuer Industrien Hand zu bieten.»

Die Kompensationen

Während ein Teil der Beschaffungskosten dadurch in die Schweiz zurückfliessen soll, dass bestimmte Schweizer Unternehmen Teile des F/A-18 herstellen werden, soll der Rest vom amerikanischen Flugzeugbauer McDonnell-Douglas Corporation durch sogenannte Kompensationsgeschäfte abgegolten werden. Dazu Martin Erb, Direktor des VSM: «Diese Aufträge müssen denjenigen Sektoren unserer Wirtschaft zugute kommen, die für die Landesverteidigung durch die Produktion von Rüstungsgütern von Bedeutung sind, in erster Linie die Maschinen- und Metallindustrie. Es hat keinen Zweck, Kompensationsaufträge zu fordern, wenn man in der Nahrungsmittel- oder Textilindustrie tätig ist, im Simmental Rinder züchtet oder im Schwarzwald hergestellte Original Schweizer Kuckucksuhren vertreibt. Der VSM und McDonnell-Douglas werden gemeinsam die Liste dieser Aufträge erstellen, doch die interessierten Unternehmen sind gut beraten, selbst die Initiative zu ergreifen.

Noch ist nicht angerichtet

Die in Martigny versammelten Unternehmen haben die Vorstellung des F/A-18-Beschaffungsprogramms durch die Militärs und den Vertreter von McDonnell-Douglas aufmerksam zugehört. Das werden auch die VSM-Mitglieder heute in Zürich tun. Doch bevor sie begeistert applaudieren, werden sie verhandeln. Denn sie erwarten vom amerikanischen Konstrukteur einen echten Technologietransfer, Möglichkeiten, ihre Mitarbeiter zu schulen, interessante Aufträge und sogar Arbeit für die Schweizer Hochschulen.

THURGAUER ZEITUNG
CH – FRAUENFELD
Aufl. t. 23,647 / M1 78,694
Argus Media No. 1264

29. November 1988

DER BUND
CH - BERN
Auflage taeglich 62,926
Argus Media No. 1061

30. November 1988

337 1

VSM ermöglichte Informationen aus erster Hand für die interessierte Schweizer Industrie

Gegengeschäfte zur Beschaffung des F-18

sda. Rund 300 Industrievertreter haben sich in Zürich über das Beteiligungsprogramm, das mit der geplanten Beschaffung des neuen Kampfflugzeuges F/A-18 verbunden ist, orientieren lassen.

Am 3. Oktober hatte sich der Bundesrat entschieden, Flugzeuge des Typs F/A-18 von McDonnell Douglas zu kaufen. Vorgesehen ist die Beschaffung von 34 Maschinen im Gesamtwert von rund 3 Mrd Fr.

Der Hauptlieferant hatte sich zu hundertprozentigem wirtschaftlichem Ausgleich bereit erklärt. Dieser wird eine direkte Beteiligung von Schweizer Industriefirmen bei der Endmontage sowie bei der Herstellung von Komponenten für den Bau der Flugzeuge samt Koproduktionsteile beinhalten.

In einem weiteren Schritt werden auch indirekte Beteiligungen in Form sogenannter «Offsetgeschäfte» durchgeführt. Die Schweizer Industrie wird also vom amerikanischen Flugzeughersteller und dessen Zulieferanten Aufträge zugesprochen bekommen, die mit der Herstellung der Flugzeuge in keinem direkten Zusammenhang zu stehen brauchen.

Zur Abklärung der direkten Beteiligungsmöglichkeiten ist das Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen zuständig. Wie an der vom Verein Schweizerischer Maschinenindustrieller (VSM) durchgeführten Veranstaltung ausgeführt wurde, haben sich die amerikanischen Offsetpartner bereiterklärt, schon vor dem Beschaffungsentscheid des Parlaments aktiv zu werden.

An der Informationsveranstaltung ging es vorerst darum, sich von den beteiligten Beschaffungsstellen und den Vertretern des Flugzeugherstellers McDonnell Douglas sowie von Northrop (Hauptzulieferant) und General Electric (Triebwerke) über das Projekt informieren zu lassen. Weitere Veranstaltungen auf regionaler Basis sind vorgesehen.

BERNER ZEITUNG
AUSGABE STADT + REGION BERN
CH - BERN
Aufl.t. 61,070/Total 121,887
Argus Media No. 1403

30. November 1988

F/A-18 BESCHAFFUNG

337 1

Erste Orientierung über Kompensationsgeschäfte

Rund 300 Vertreter der Schweizer Maschinenindustrie haben sich am Dienstag in Zürich über die mögliche Beteiligung bei der geplanten Beschaffung des neuen Kampfflugzeugs vom Typ F/A-18 «Hornet» informieren lassen. Die Teilnehmer erhielten nach Angaben des organisierenden Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller (VSM) erste Informationen über das Konzept für die direkte und indirekte Beteiligung und über den Kreis der potentiellen amerikanischen Geschäftspartner.

An der Versammlung informierten sowohl die schweizerischen Beschaffungsstellen, wie auch Vertreter der US-Firmen Mc Donnel Douglas, Northrop und General Electric. «Um konkrete Bedarfsfälle oder gar Aufträge konnte es beim gegenwärtigen frühen Stand der Dinge nicht gehen», schreibt der VSM. Der Entscheid über die Beschaffung des Flugzeugs, von dem 34 Stück im Gesamtwert von etwa 3 Mrd. Fr. gekauft werden sollen, soll vom Parlament noch gefällt werden.

Bei diesem Rüstungsgeschäft soll die Schweizer Industrie somit mit Gegenaufträgen in der gleichen Grössenordnung rechnen können. Einerseits soll sie direkt an der Endmontage der «Hornissen» und der Herstellung von Flugzeugkomponenten beteiligt werden. Sie soll aber auch indirekt mittels sogenannter Kompensationsgeschäfte zum Zuge kommen, wie dies schon früher geschehen ist. (ap)

SONNTAGSZEITUNG
CH - ZUERICH
Auflage woechentl. 100,000
Argus Media No. 1564

4. Dezember 1988

337
1

Milliarden für unsere Industrie

Wie die Schweizer Wirtschaft von der Flugzeugbeschaffung in den USA profitiert

VON GEORGES WÜTHRICH

ZÜRICH – Weihnachtsbescherung im Zürcher Nobelhotel «Nova Park»: 300 erwartungsvolle Vertreter der Schweizer Maschinenindustrie vernahmen am vergangenen Dienstag, wie sie vom Kauf des neuen Kampfflugzeuges FA-18 profitieren können. Weihnachtsmänner spielten Spitzenmanager der amerikanischen Herstellerfirma McDonnell-Douglas und EMD-Rüstungschef Felix Wittlin. Konkret werden mochte allerdings keiner der Nikoläuse: Mit gutem Grund . . .

Das Zauberwort heisst Kompensation: McDonnell-Douglas hat sich vertraglich verpflichtet, der Schweizer Maschinenindustrie für drei Milliarden Franken Aufträge zu vermitteln. So viel kosten die 34 FA-18 «Hornet», die die Schweiz beschaffen will. Immer vorausgesetzt, dass das Parlament 1990 dem Kauf dieser «Hornissen» zustimmt. Wichtig ist dabei, dass nach offizieller Lesart nur jene Verkäufe als Kompensationsgeschäfte anerkannt werden, die «zusätzlich» sind, die also nur dank des Flugzeugdeals zustande gekommen sind. Zählstelle und Schiedsrichter spielt in solchen Fällen die EMD-Gruppe für Rüstungsdienste (GRD).

«Wir haben klare Richtlinien, was gilt und was nicht», so Peter Lyoth von der kaufmännischen Abteilung Flugmaterial in der GRD. Seine Definition: «keine Fricktaler Kirschen oder Schokolade, sondern nur Geschäfte, die die Industriebasis zur Herstellug von Wehrmaterial stärken.» Der Rahmen: vom Armeesackmesser über Satelliten-Teile bis zu Werkzeugmaschinen. Am liebsten hätten die Schweizer dabei eine direkte Industriebeteiligung: die Endmontage des Flugzeuges und die Herstellung von Flugzeugteilen. Wichtigster Nebeneffekt: Einblick in die Baupläne, sprich Technologie-Transfer für spätere Kampfwertsteigerungen! Für die zweite Serie der insgesamt 110 amerikanischen Kampfflugzeuge Tiger F-5 produzierten die Flugzeugwerke Emmen beispielsweise die Landeklappen sowie die Höhen-, Quer- und Seitenruder.

Eine Wiederholung wird im Falle der Hornissen kritisch. Problem Nummer eins: Kleine Stückzahl. Lohnt es sich für 34 Flugzeuge einen ganze Produktionsapparat aufzustellen, beispielsweise zur Herstellung der Seiten- und Höhensteuer? Technologisch wäre die Schweizer Flugzeugindustrie ohne weiteres in der Lage, solche kohlefaserverstärkten Teile zu bauen. Sinn macht so etwas allerdings nur, wenn uns die Amerikaner eine Koproduktion anbieten, wenn sie also grössere Serien abkaufen.

So oder so verteuert die direkte Beteiligung ein Rüstungsgeschäft: Ein Kauf ab Stange ist immer billiger. Die Lizenzproduktion des Panzers Leopard beispielsweise verschlingt zusätzliche 400 Millionen. «Ich bin gespannt, wie gross das Polster ist, das das EMD in den voraussichtlichen Systempreis von 88 Millioen für eine direkte Industriebeteiligung eingebaut hat», fragt sich SPS-Präsident Hubacher, ein besonders kritischer Begleiter schweizerischer Rüstungsgeschäfte. Nicht nur Hubacher fragt sich dies, denn für Fachleute ist längst klar, dass dieser Systempreis äusserst spitz kalkuliert sein muss. Hubacher: «Es gibt nur drei Möglichkeiten: Noch weniger Flugzeuge, den Kostenrahmen von drei Milliarden sprengen oder Kauf ab Stange.»

Entschliesst sich das Parlament für einen Kauf ab Stange, müssen die Amerikaner für drei Milliarden zusätzlicher Geschäfte geradestehen. «Ich weiss nicht, wie das gehen soll, denn gegenüber diesen drei Milliarden waren bisherige Kompensationsgeschäfte nur kleine Fische», so Hubacher. Und überhaupt: Er habe noch nie einen genauen Abschluss gesehen nach einem solchen Kompensationsgeschäft: «Theoretisch müsste sich unser Handelsvolumen mit den USA in den nächsten acht bis zehn Jahren um total drei Milliarden erhöhen.» Zum Vergleich: 1987 konnte die Schweizer Maschinenindustrie Produkte im Werte von 1,9 Milliarden Franken in die USA liefern.

Im Verein schweizerischer Maschinenindustrieller (VSM) bestreitet man nicht, dass eine gewisse Grauzone bei Kompensationsgeschäften vorhanden ist. Mit anderen Worten: Ob ein Geschäft ausschliesslich nur wegen des Kompensationsabkommens zustande gekommen ist, lässt sich nicht immer exakt beweisen. Doch VSM-Direktor Martin Erb sieht per saldo nur Vorteile: «Man darf nicht vergessen, dass die Kompensationsverträge mit den USA Handelsbarrieren niederreissen.» Mit solchen Verträgen treten automatisch protektionistische Handelsgesetze ausser Kraft, wie etwa der gefürchtete «Buy American Act», der es erlaubt, ausländische Offerten für die US-Armee bis zu 50 Prozent zu verteuern. Erst kürzlich hat EMD-Chef Arnold Koller einen entsprechenden Vertrag mit US-Verteidigungsminister Carlucci unterzeichnet.

L' HEBDO
CH - LAUSANNE
Tirage hebdo. 34,766
Argus Media No. 3002

27. Oktober 1988

Le prix des F-18

A propos du choix du nouvel avion de combat, «Questions à trois milliards» («L'Hebdo» N° 40).

Le commentateur met en doute la différence de prix de 15% entre le F/A-18 et le F-16, confirmée dans la procédure d'évaluation, en se référant à une différence de prix de 59% selon les indications figurant au budget de la Défense américaine. Il néglige cependant le fait que, dans ce budget, les F/A-18 prévus pour l'US Navy et les F-16 destinés à l'US Air Force sont appelés à assumer des missions totalement différentes, aussi les chiffres indiqués se fondent-ils sur des appareils dont la configuration technique est totalement différente. En outre, l'US Navy et l'US Air Force procèdent selon des principes de budgétisation différents, notamment en ce qui concerne les prix de systèmes entiers. En revanche, contre, les exigences posées aux deux types d'avions, qui ont été choisis pour être évalués pour les besoins de l'armée suisse, ont été définies sur des bases identiques, ce qui a permis de comparer les mêmes éléments de part et d'autre.

En ce qui concerne le nombre de 34 appareils exigés par les besoins militaires pour remplacer les 30 Mirage-III S d'interception, il convient également de signaler une erreur de la part du commentateur: le Département militaire fédéral a toujours parlé d'un ordre de grandeur de 40 nouveaux avions et non pas d'un chiffre d'acquisition précis. L'évaluation exige un tel ordre de grandeur, car il est évident que le vendeur doit savoir si l'achat va porter sur 20 ou 100 avions.

Enfin, l'affirmation qui prétend que la Suisse souffre de sous-développement électronique, ce qui compromettrait l'entretien de l'équipement ultramoderne du F/A-18, n'est nullement prouvée ou justifiée, compte tenu des capacités reconnues de l'Office fédéral des aérodromes militaires.

L'engin guidé de la nouvelle génération AMRAAM ne pourra pas être acquis en même temps que les nouveaux avions pour une raison bien simple: ces systèmes d'armes sont actuellement en pleine phase de développement et même les Américains ne peuvent pas les utiliser. Il existe des garanties écrites qui permettront à la Suisse, si elle le désire, d'acquérir ultérieurement ces engins guidés. Le moment venu, les éventuelles propositions d'acquisition au Parlement feront l'objet d'un programme d'armement et non pas d'un crédit supplémentaire. Au sujet des modifications des cavernes, que M. J.-L. Ingold a également relevées, les Chambres fédérales recevront des informations détaillées concernant les coûts dans le programme d'armement 1990. Ainsi, la transparence exigée, sans laquelle, de l'avis du commentateur comme du nôtre aussi, nos acquisitions d'armement ne sauraient être menées à bien, devrait être pleinement garantie.

Département militaire fédéral,
H.-R. Strasser

CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LA TRIBUNE DE L'EXPANSION
F - PARIS
Tirage quotidien 32,000
Argus Media No. 5775

4. Oktober 1988

Aviation militaire

La Suisse choisit le F-18 comme futur avion de combat

La Suisse va remplacer ses Mirage français et Hunter britanniques par l'avion américain F-18 fabriqué par McDonnell Douglas, a annoncé hier le ministre de la Défense helvétique, Arnold Koller.

Cet avion a été choisi parce qu'il peut être intégré dans le système suisse de défense aérienne avec des adaptations mineures contrairement à son dernier concurrent, le F-16 de General Dynamics pourtant 15 % moins cher, a précisé M. Koller.

En mars dernier, le gouvernement helvétique avait écarté le Mirage 2000 et le JAS 39 Grippen suédois. Il avait jugé que l'avion français n'offrait ni avantages financiers, ni avantages militaires par rapport à ses concurrents américains et que l'appareil suédois n'était pas à un stade de développement suffisamment avancé.

Le F/A 18 Hornet, qui sera commandé à trente-quatre exemplaires pour la somme de 3 milliards de francs suisses (1,9 milliard de dollars), devrait commencer à équiper les escadrilles suisses vers 1995. Le ministre de la Défense a fait observer, qu'après cinq mois d'essais menés conjointement avec un F-16 et un F-18, il apparaissait que le F-18 disposait d'équipements pour la guerre électronique et de missiles air-air les plus modernes.

M. Koller a précisé que, compte tenu des conditions de vol en Suisse et du rapport coût-qualité, les frais d'entretien du F-18 seront de 30 % supérieurs à son concurrent malheureux, mais il répond mieux aux normes suisses d'une longue vie opérationnelle qui est plus de trente années, a-t-il assuré.

LE PAYS
CH - PORRENTRUY
Tirage quotidien 10.551
Argus Media No. 1142

15. Oktober 1988

337

Le parler jurassien

Par Pierre Henry

Le conseil fédéral a donc choisi l'appareil américain F-18 Hornet *comme nouvel avion de combat de l'armée suisse. Le prix des 34 exemplaires commandés ne devrait pas dépasser 3 milliards de francs. Du moins si l'on en croit le chef du DMF. On nous assure même que quelques pièces de rechange seront comprises dans le prix, à supposer que, d'ici à la livraison, les fluctuations monétaires ne bouleversent pas trop les calculs initiaux. Ces affirmations devraient pleinement rassurer le contribuable qui tente de se représenter cette somme. En admettant qu'un billet de 100 francs ait une épaisseur d'un dixième de millimètre, empilons-en mentalement... On arrive à une colonne de 3 kilomètres pour 3 milliards de francs. Si l'on préfère résoudre le problème avec des billets de 10 francs et que l'on comprime bien les coupures les unes contre les autres, on couvre au moins la distance entre Delémont et Porrentruy avec ce serpent de papier.*

Les gravalons

Mais ne nous perdons pas en considérations terre à terre. Prenons notre envol et examinons le Hornet *dont la traduction française est* frelon. *Le* Hornet *qui est ainsi appelé en anglais à cause de ses antennes ou «cornes» (horn). On trouve l'équivalent en allemand dans* Hornisse, *frelon ou, comme ont dit chez nous,* gravalon.

D'où vient ce mot introuvable dans les dictionnaires français les plus complets? Du latin crabro. *Le nom scientifique de l'insecte est d'ailleurs* vespa crabro, *guêpe-frelon. (On entend le vrombissement de la Vespa!)*

Alors que le terme courant frelon *apparaît en français à la fin du XIIe siècle, le* gravalon *a des lettres de noblesse plus anciennes: au moins deux milles ans. Les soldats romains qui ont envahi l'Helvétie y ont probablement apporté le mot sous des formes voisines. Essayons d'en fournir la preuve. Dans les dialectes italiens du nord,* crabro *a donné* gralaon, *l'ancêtre de notre* gravalon. *Les curieux pourront découvrir tout la filiation phonétique dans Meyer-Lübke (Romanisches Etymologisches Wörterbuch, 2293). Nos proches voisins francs-comtois connaissent les* gravalons, *les* graivalons, *les* grandvolons, *les* grevolons *et les* gravérons *(Vautherin, 187). Notre mot régional a de bonnes racines latines, alors que le frelon nous est venu du francique, une langue germanique comme son nom ne l'indique pas.*

Revenons à nos avions. Nos futurs frelons ont, hélas, un léger défaut: ils sont un peu gros. Il est donc indispensable d'élargir les abris ou cavernes qui les accueilleront. Toutefois, l'opération ne devrait pas coûter plus de deux cents millions. D'aucuns estiment que c'est cher pour des nids de frelons. Mais on ne peut tout de même pas exiger des gravalons qu'ils aient une taille de guêpe. (ph)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LE PAYS
CH - PORRENTRUY
Tirage quotidien 10,551
Argus Media No. 1142

7. Oktober 1988

337

BOÎTE AUX LETTRES

L'armement et la faim

Un scandale!

Aujourd'hui nous avons lu: que la Suisse a fait l'acquisition de 34 «Frelons F-18» pour assurer sa protection et conserver bien à l'abri ses provisions de ménage. Bilan: trois milliards de francs. Ça fait cher le «frelon» et le panier «Delamuraz»!

Depuis des semaines nous savons qu'en Ethiopie et au Soudan les populations ont attendu avec angoisse le passage de millions de criquets qui ont dévasté toutes leurs cultures. Bilan: aucune récolte et 30 millions d'hommes crient famine. Ça fait cher la vie d'un frère et le fruit de son labeur!

Cette nuit nous avons rêvé que ces nuées de criquets s'en prenaient aux «frelons» et que 30 millions d'hommes mangeaient nos provisions. Bilan: moins d'argent dans les poches des fabricants d'armes, enfin l'impression que l'homme n'a pas perdu définitivement son humanité.

A ce prix-là, mobilisons-nous afin que le rêve devienne réalité.

Bernard Prétôt-Bilat, Delémont.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

JOURNAL DU JURA
CH - BIENNE
tir.g. incl. Trib.jur.13,082
Argus Media No. 1070

8. Oktober 1988

3321

L'invité de Coopération

On le verra bientôt dans le ciel helvétique: le «F-18 Hornet» de McDonnelle Douglas. PHOTO: ZFG

de la neutralité

Le commandant de corps Walter Dürig. PHOTO KEYSTONE

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49
COOPERATION
CH - BASEL
Tirage hebdo. 242,027
Argus Media No. 3630
20. Oktober 1988

■ *Voilà deux ans à peine, on estimait qu'il était absolument indispensable d'acquérir une flotte de 100 nouveaux avions. Par la suite, on est descendu à 60 appareils, pour finalement, aujourd'hui, se contenter de 34 machines...*

– Il y a un an, j'expliquais que l'effectif de notre armée de l'air serait mené de 300 à 200 avions de combat d'ici à l'an 2000. Si l'on part du fait que, jusqu'à cette date, on disposera encore des «Tiger F5E», ainsi que des avions de reconnaissance Mirage, en excellent état au demeurant, il s'ensuit un besoin de 80 appareils. Dans une première phase de réalisation, nous proposons l'acquisition de 34 avions de haute performance. Conformément aux objectifs de la législature 1988/91, c'est principalement dans le domaine de la défense aérienne que les troupes d'aviation et de DCA doivent se renforcer. Et cela, nous le faisons de manière cohérente: le «F-18», le missile DCA «Stinger» et le renforcement des canons DCA de 35 mm vont tous dans cette direction.

■ *Mais pourquoi 34 avions? Les calculs ont été effectués sur la base de 40 unités?*

– Oui. Mais tant pour le «F-16» que pour le «Mirage 2000», les trois milliards de francs disponibles ne suffisent pas à l'achat de 40 appareils. 34 avions, c'est le nombre qui nous permet encore de remplir notre tâche de police de l'air et de gardien de la neutralité. Nous allons constituer trois escadrilles de 8 appareils (jusqu'ici, une escadrille en comprenait douze), ce qui nous donne la possibilité de maintenir une disponibilité permanente.

■ *Mais c'est de la poudre aux yeux! Nous disposerons désormais du même nombre d'escadrilles, mais nos moyens vont diminuer d'un tiers.*

– Ce n'est pas tout à fait juste. Les performances des avions modernes sont très supérieures: alors qu'aujourd'hui, on ne peut tirer qu'une fusée à la fois, ils peuvent en propulser quatre simultanément. De plus, nous ne disposons aujourd'hui que de 14 pilotes pour 12 avions. Avec les «F-18», nous aurons deux pilotes pour chaque appareil.

■ *Dont combien de pilotes de milice?*

– Aucun. L'époque des pilotes de milice est révolue. Pour le «Tiger», c'était différent. Le dentiste volant avait sa place et gardait tout son sens.

■ *34 avions, n'est-ce pas trop peu? Dix d'entre eux restent de toute manière cloués au sol en raison de défectuosités techniques...*

– Justement pas! Les avions les plus modernes sont bien plus faciles à entretenir qu'autrefois. Par exemple, il suffit d'une heure pour changer les deux réacteurs du «F-18». Notre tâche – c'est le Parlement et le gouvernement qui nous l'ont confiée – est de garantir la souveraineté de notre espace aérien. Pour cela, nous avons besoin d'avions modernes, capables de faire front aux «Tornado» ou aux «Fencer», sous peine de perdre toute notre crédibilité. Si le Parlement en décide autrement, il faudra alors qu'il nous décharge expressément de cette tâche.

■ *Le prix des «Hunter» se chiffrait à 6 millions de francs, celui des «Tiger» à 20 millions et, maintenant, on grimpe à 88 millions pour les «F-18». Lors du prochain achat, nous ne pourrons plus nous offrir que deux ou trois avions...*

– Je puis vous affirmer une chose: le chiffre de 34 avions constitue une limite inférieure au-dessous de laquelle nous ne pouvons plus rien garantir. Et j'ajouterai que le «F-16» et le «F-18» sont les moins onéreux des avions de la nouvelle génération!

■ *Mais si 34 avions suffisent, il n'est nullement besoin d'une seconde tranche?*

– Jusqu'ici, nous n'avons parlé que de combat visant à préserver la souveraineté de notre espace aérien. Seulement, lorsque notre armée commence à se battre sur terre, elle a besoin d'une puissance de feu. Aujourd'hui, nous avons nos «Hunter». Mais au sein des troupes d'aviation et de DCA, nous sommes d'avis que l'armée doit pouvoir seule, c'est-à-dire sans l'aviation, assurer une puissance de feu sur une profondeur de 50 kilomètres. C'est ce qu'on exige de l'artillerie moderne. Son avenir est actuellement à l'étude mais n'entrera en ligne de compte que durant la phase de réalisation 1996/99. En l'occurrence, il s'agit d'une pure analyse coûts/bénéfices.

■ *Reste la question du prix!*

– Oui, mais c'est le prix de l'indépendance! Nous n'achetons que des systèmes complets, dotés d'une infrastructure complète, des pièces de rechange et du support d'instruction. Car nous ne voulons dépendre de personne.

Propos recueillis par K. Vögeli/trad. pg

DÉPENSES MILITAIRES

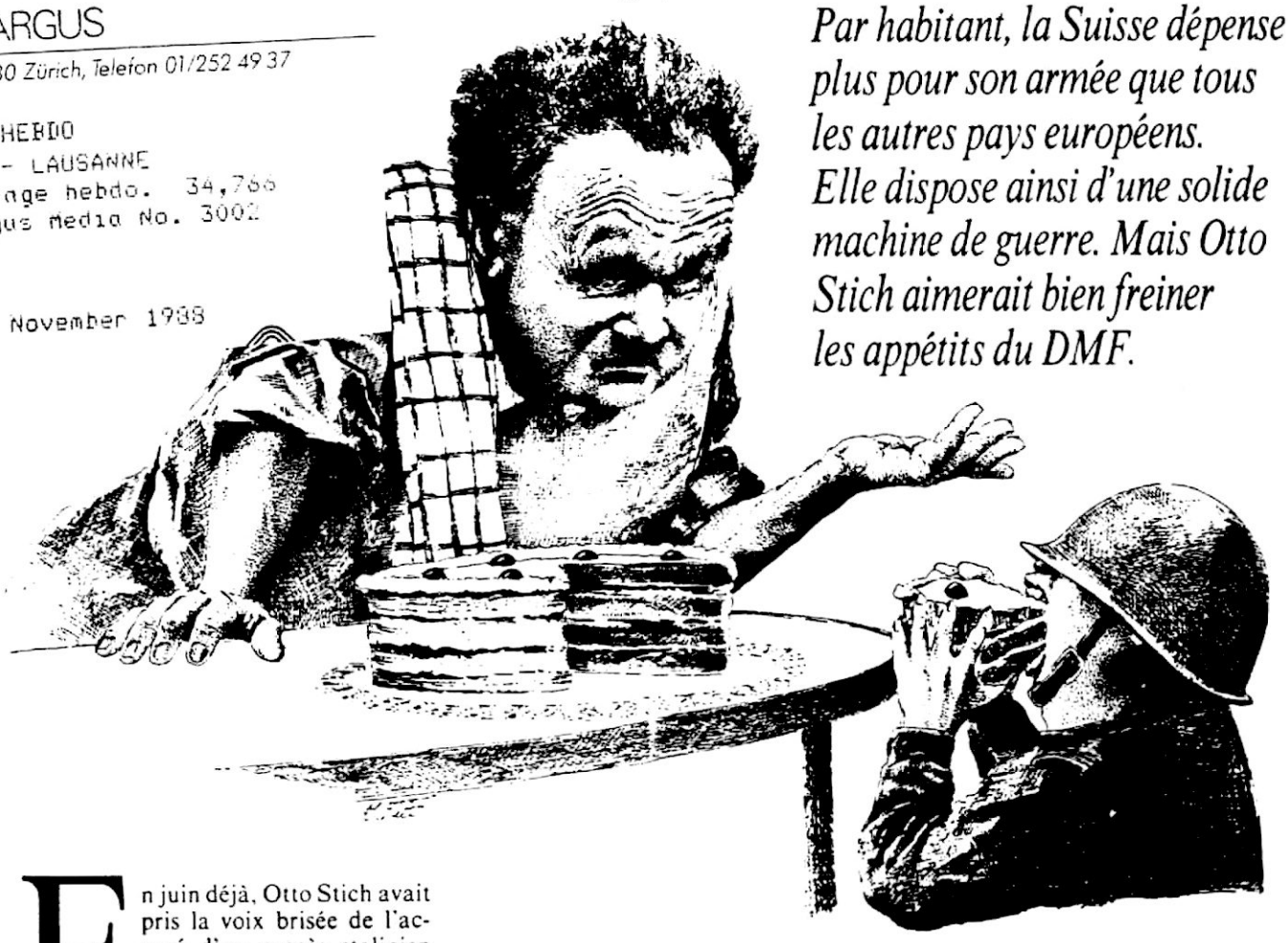
La Suisse championne

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

L' HEBDO
CH - LAUSANNE
Tirage hebdo. 34,786
Argus media No. 3002

3. November 1988

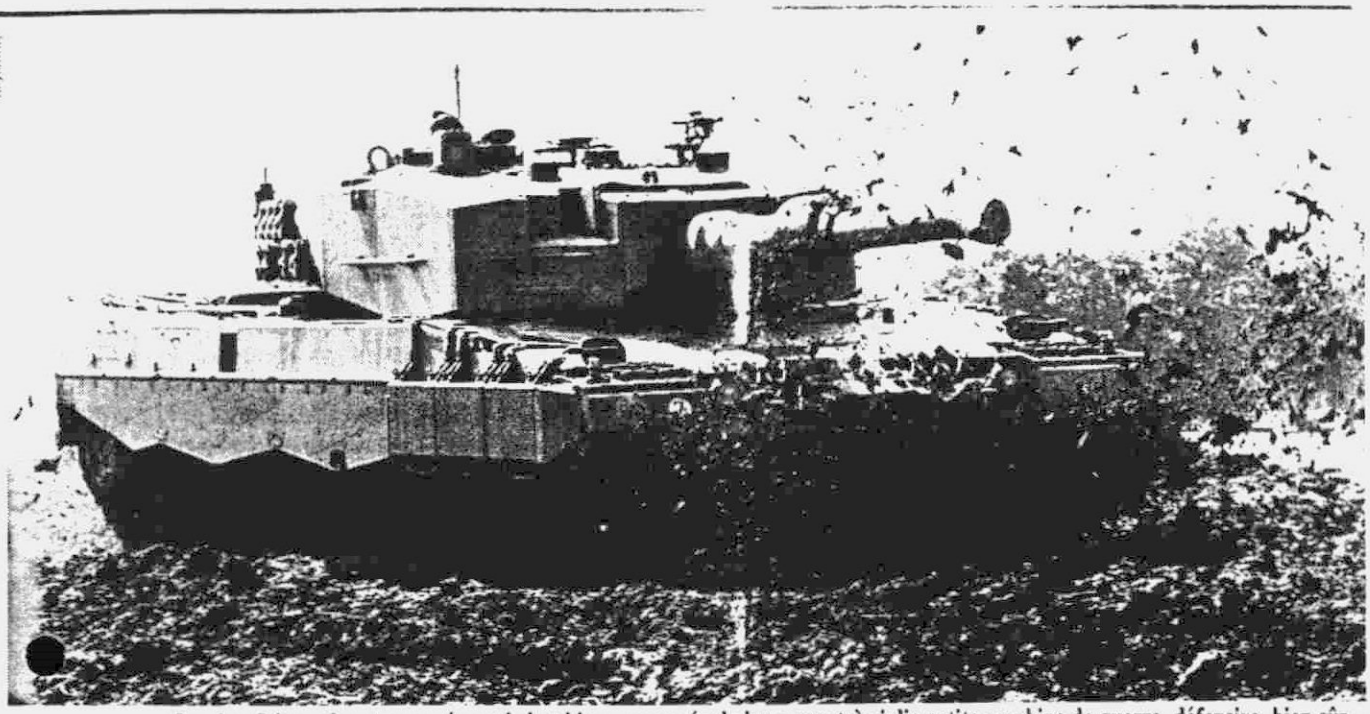
Par habitant, la Suisse dépense plus pour son armée que tous les autres pays européens. Elle dispose ainsi d'une solide machine de guerre. Mais Otto Stich aimerait bien freiner les appétits du DMF.



En juin déjà, Otto Stich avait pris la voix brisée de l'accusé d'un procès stalinien pour rejeter au nom du Conseil fédéral une motion socialiste demandant le plafonnement des dépenses militaires, comme s'il voulait laisser entendre que cette réponse lui avait été dictée. Mais il y a deux semaines, en présentant à la presse parlementaire le budget fédéral pour 1989, il a dit ce qu'il avait sur le cœur. «*Comparé à celui d'autres pays européens*, a-t-il constaté, *le taux d'accroissement de nos dépenses militaires est remarquable.*» Et il s'est demandé: «*Une croissance du budget de la défense nationale de 6,3%, quand le renchérissement ne sera que de 2,5% et la croissance du produit intérieur brut que de 1,5%, s'impose-t-elle véritablement?*»

Bien sûr, le ton, comme d'ordinaire chez Otto Stich, était feutré. Mais l'événement sortait du commun. Il n'est pas d'usage pour un ministre des Finances de dénoncer publiquement, le jour même où il le présente à l'opinion, certains postes du budget qu'il a lui-même établi. Bien sûr aussi, son interrogation, comme l'explique un de ses collaborateurs, exprimait d'abord les soucis d'un ministre des Finances qui sent son budget «déraper», avec un boni de 200 millions seulement pour 1989, et un déficit de 400 millions dès 1991. Mais cette question à haute voix n'aurait pas autant fâché Arnold Koller, le chef du DMF, si elle ne risquait d'attirer l'attention de l'opinion helvétique sur l'ampleur insoupçonnée de notre budget militaire.

A première vue, il n'a rien de vertigineux, et l'ex-conseiller national radical



Keystone

Le char Léopard: notre armée est bel et bien une armée de luxe, une très jolie petite machine de guerre, défensive, bien sûr...

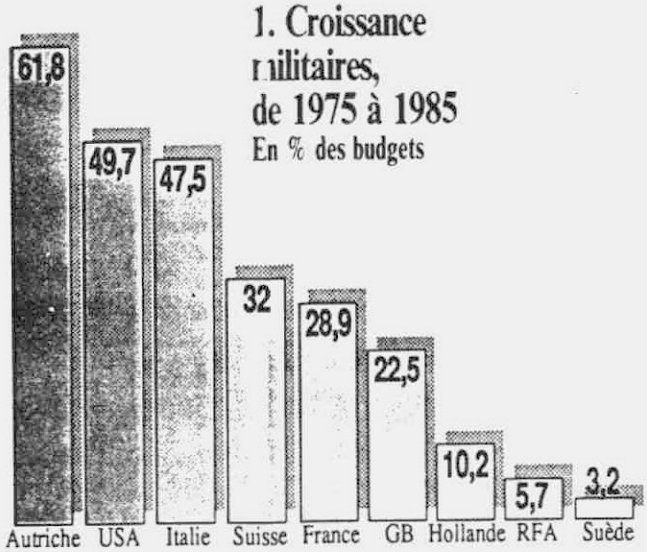
vaudois Jacques Martin, aujourd'hui conseiller d'Etat, pouvait s'exclamer en juin dernier encore: *«Notre armée ne vit pas sur un grand pied (et) ne baigne pas dans le luxe.»* Les dépenses militaires ne devraient représenter en 1989 que 19% du budget fédéral, contre 20,8% à la prévoyance sociale qui de plus émarge aussi largement au budget des cantons. De 1981 à 1989, ces dépenses militaires n'ont en outre augmenté en moyenne que de 5,2% par an, contre 8,5% pour les relations avec l'étranger (à cause surtout de l'augmentation de l'aide au développement), 8,1% pour la prévoyance sociale, 7,3% pour l'enseignement et la recherche, 7,2% pour les communications et l'énergie, et 6,2% pour l'aide à l'agriculture.

Mais ces apparences sont trompeuses. En fait le budget du DMF, c'est naturel, offre un bel exemple de camouflage. Aux 4732 millions budgétisés pour le DMF en 1989 s'ajoutent en effet 544 millions émargeant à d'autres postes de la comptabilité fédérale; 400 millions fournis par les cantons et les communes; et surtout quelque 3,4 milliards pris en charge par l'économie privée. Ce sont par exemple les salaires que les employeurs continuent de verser à leurs employés et à leurs cadres, pendant que ceux-ci remplissent leurs obligations militaires. Soit, pour 1989, un effort gobal de plus de 9 milliards. Il ne s'agit pas de chiffres en l'air, mais d'une estimation formulée dans un monumental ouvrage récemment paru sur l'armée suisse.[1] Pour 1985, le Département des finances a lui-même estimé les dépenses militaires suisses à 8 milliards de francs, un ordre de grandeur confirmé par Kurt Heimoz, le cordial Fribourgeois qui dirige la section budget et comptabilité du DMF. Dans son ouvrage sur l'armée suisse[2] le journaliste Roger de Diesbach, spécialiste des affaires militaires, avance même le chiffre de 10 milliards, en incluant une partie des subsides agricoles.

Que l'on rapporte alors ces chiffres à l'effort militaire de nos partenaires occidentaux (cf. graphiques ci-contre), et la splendeur de l'équipement militaire caché dans nos cavernes se révèle soudain. Force est de constater, n'en déplaise à un Jacques Martin, que notre armée est bel et bien une armée de luxe: une très jolie petite machine de guerre, défensive bien sûr. Quels que soient les critères retenus, la Suisse arrive en effet, pour sa défense nationale, aux premiers rangs du peloton occidental:

— De 1975 à 1985, le budget militaire suisse, avec 32% de croissance, a connu le plus fort taux d'augmentation derrière celui de l'Autriche, des Etats-Unis et de l'Italie. Mais l'Autriche et l'Italie, dont les dépenses militaires sont encore faibles, ne constituent pas des termes significatifs de référence. Le budget militaire suisse a en tout cas augmenté dix fois plus vite que celui de la Suède, et cinq fois plus vite que celui de l'Allemagne.

— Si l'on postule un effort global de 8 milliards, celui-ci représente 3,6% de notre produit national brut. Cela place la Suisse au 4e rang des pays les plus généreux pour leur armée, derrière les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et la France. De surcroît, en dépenses militaires par tête d'habitant, la Suisse se retrouve au 2e rang, derrière les Etats-Unis, et devant ▶▶▶



Ce graphique, comme les suivants, est fondé sur les propres statistiques du DMF. Celui-ci tire ces chiffres de publications de l'Institut de Recherches sur la Paix de Stockholm, et de l'Institut d'Etudes stratégiques de Londres.

▶▶▶ tous les pays d'Europe de l'Ouest et de l'Est, sauf l'URSS.

— Enfin, si l'on considère les effectifs de son armée et le nombre de ses armes lourdes, la Suisse occupe encore les premiers rangs par rapport au chiffre de sa population. Avec la Suède, elle a proportionnellement l'armée la plus vaste. Elle possède 840 chars de combat, contre 1260 à la France, 1030 à la Grande-Bretagne et 670 à la Suède. Elle a 300 avions de combat, contre 315 à l'Italie, 500 à la France, 520 à la Suède et 650 à la Grande-Bretagne. Elle détient enfin 1400 pièces d'artillerie lourde, contre 1100 à l'Italie, 800 à la Suède, 700 à la France et 450 à la Grande-Bretagne.

Pas étonnant dès lors que le Groupement de l'état-major général puisse affirmer: *« La densité militaire (suisse) est de beaucoup la plus forte (en Europe), et par rapport à la petitesse de notre pays, nous possédons un nombre impressionnant de chars, d'avions et de pièces d'artillerie. » « Nous n'avons jamais été aussi forts »*, assure pour sa part l'analyste militaire Dominique Brunner. Et le chroniqueur militaire de la NZZ, Erich Kägi, conclut par ce jugement son livre sur le «Prix de l'Invasion»: pour un agresseur étranger, *« le prix d'entrée (en Suisse) est très haut »*.

« Avons-nous une armée de luxe? Peut-être. Mais nous voulons aussi une écologie de luxe — un pays immaculé, constate toutefois le libéral neuchâtelois François Jeanneret, conseiller national et président du Conseil suisse de la défense. De plus, à en croire Kurt Heimoz, l'armée suisse ne jette pas l'argent par les fenêtres. Les budgets réclamés par chacun des offices du Département militaire sont soumis à un contrôle interne rigoureux, assure-t-il, avant d'être transmis au Département des finances.

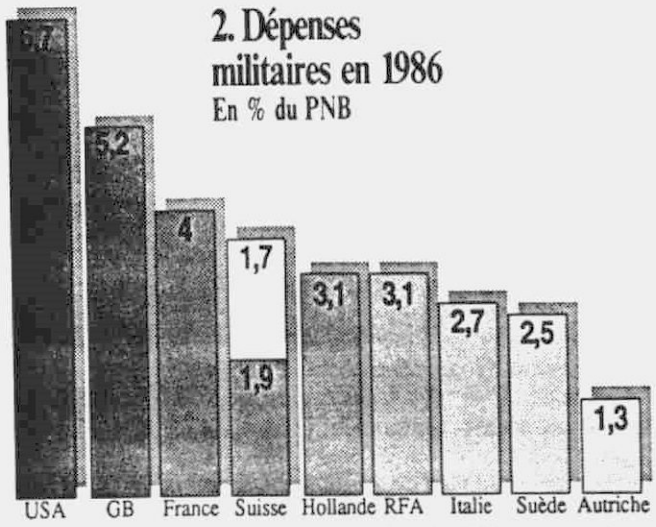
Reconnaissons aussi que si les bureaux où s'élabore ce budget militaire sont situés dans le bel immeuble de la Monnaie fédérale — où s'impriment nos billets de banque — la Suisse, à la différence de tant d'autres pays, ne fait en tout cas pas marcher la planche à billets pour financer son armée. Pas plus qu'elle ne doit, à la différence de l'administration Reagan et de son effort de réarmement, faire face à de gros déficits budgétaires et par là à des emprunts massifs. Enfin, comme pour confirmer qu'il n'a pas à rougir dans le domaine budgétaire, le DMF ouvre ses comptes avec bienveillance. Toutes les comparaisons internationales dont il est fait état ici sortent de sa propre documentation.

Reste que ce budget militaire, après avoir déjà enregistré dans la décennie écoulée une progression marquante par rapport à celui d'autres pays occidentaux, devrait augmenter dès l'année prochaine deux fois plus vite encore que celui de la prévoyance sociale. Et ce au moment où le vieillissement de la population va de plus en plus peser sur les finances publiques. *« Où trouverons-nous plus d'argent pour l'assurance maladie et pour la révision de l'AVS? »* s'interroge un collaborateur d'Otto Stich. D'autant que pour remédier à la dénatalité, qui affaiblit notre potentiel de défense, il faudrait développer certaines prestations sociales, comme les crèches et les congés parentaux. Face à ces besoins sociaux accrus, la question surgira inévitablement: la Suisse a-t-elle besoin d'une armée de luxe? Et comment expliquer d'abord la croissance de son budget militaire?

Depuis plusieurs années, notre diplomatie a ressassé l'idée que la course aux armements, dont le gonflement des budgets militaires est le premier symptôme, avait sa cause première dans les tensions qui opposent les grands blocs. Pour la Suisse, l'avantage de cette thèse était de justifier notre rôle, effacé en matière de désarmement. On pouvait difficilement nous reprocher de ne nous opposer que mollement au surarmement, dès lors que celui-ci était supposé refléter une tension entre Moscou et Washington sur laquelle un petit pays comme le nôtre ne pouvait guère avoir prise.

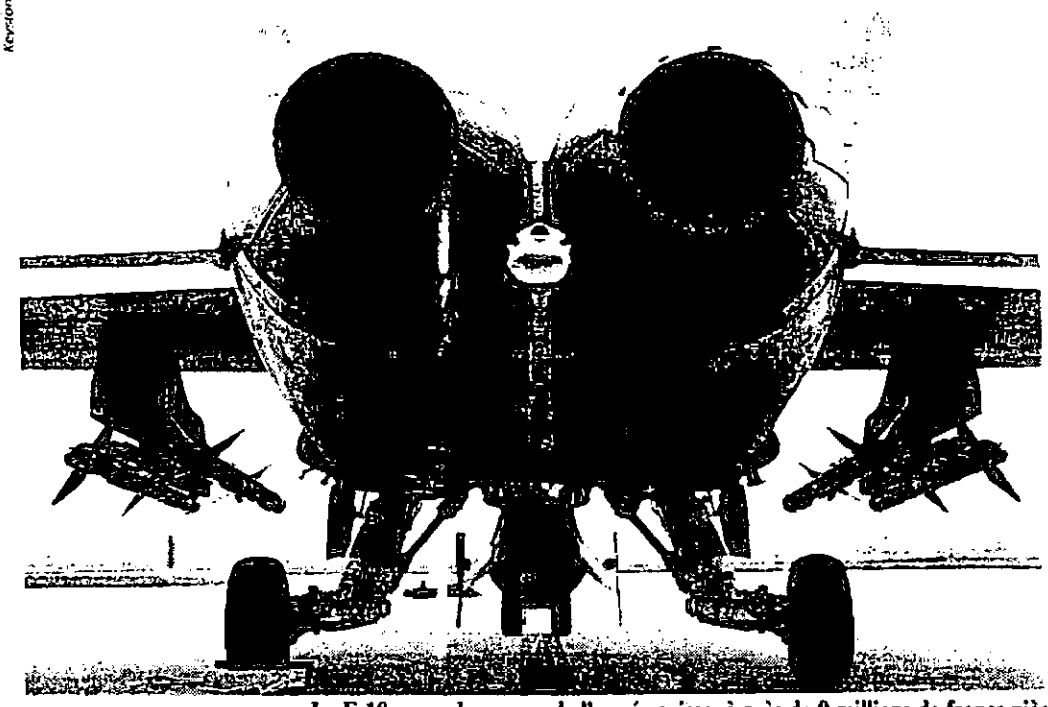
Jean Philippe Ducatte

Une armée de 625 000 hommes et quelques chevaux... tous équipés!



Pour les dépenses de la Suisse, le chiffre de 1,9% correspond au budget du DMF. Le chiffre de 1,7% reflète, lui, la participation à la défense nationale assumée par d'autres postes du budget fédéral, par les cantons et les communes, et surtout par l'économie privée. Il s'agit d'une estimation.

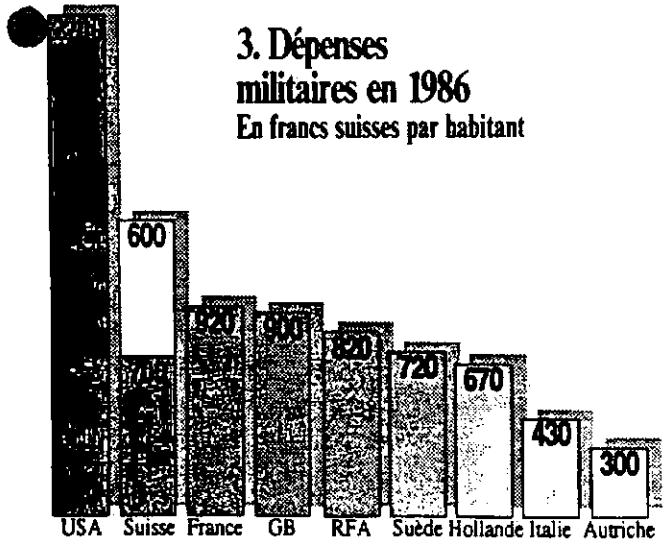
En réalité, le surarmement obéit à des causes internes autant qu'internationales. Le budget militaire américain a crû de 50% depuis 1975, tandis que le budget militaire soviétique n'a augmenté, pendant la même période et malgré la guerre d'Afghanistan, que de 9%. (Les dépenses militaires représentent toutefois une part beaucoup plus élevée du PNB de l'URSS — 12 à 15% — que de celui des Etats-Unis — 6 à 7%.) De même, le budget militaire suisse, selon une expression chère à François Jeanneret, est *«structurel et non pas conjoncturel»*. En d'autres termes, il se veut indépendant des tensions politiques et des rapports de force en Europe, pour exprimer une volonté de défense qui est à la racine de notre être national. Il traduit sans doute aussi une obsession sécuritaire autant que perfectionniste qui n'est pas moins constitutive de notre identité helvétique.



Le F-18, une «danseuse» de l'armée suisse, à près de 9 millions de francs pièce

Outre ces causes «structurelles», la progression de notre budget a répondu à une cause plus terre-à-terre et qui n'est pas propre à la Suisse: les armements lourds, chars et avions, coûtent de plus en plus cher, parce qu'ils sont de plus en plus perfectionnés et de plus en plus longs à fabriquer. C'est pourquoi, explique Kurt Heimoz, le DMF s'applique sans relâche à comprimer les dépenses courantes pour affecter plus de ressources aux dépenses d'armement. Les premières ne devraient augmenter en moyenne que de 2,7% environ par an jusqu'en 1991 — soit à peu près le taux prévisible de renchérissement — tandis que les secondes devraient progresser en moyenne de 9%, surtout en raison de l'achat des chasseurs F-18.

C'est là une tendance universelle. Mais une fois encore, la Suisse se retrouve aux avant-postes, comme le montre le graphique N° 5. Qu'il s'agisse du F-18 ou du char Leopard, la Suisse a préféré à chaque fois un engin plus performant, plus grisant pour nos pilotes mais plus cher que les concurrents avec lesquels il était en lice. Le F-16 avait, par rapport au F-18, la «tare» d'être seulement un monoréacteur, mais l'avantage de coûter, suivant les estimations, entre 15 et 59% moins cher. Le F-18 est tellement onéreux que la Suisse ne pourra en acquérir que 34 au prix exorbitant de 3 milliards de francs, ce qui met chaque joujou à près de 9 millions pièce. Et il y a peu de chances que cette tendance se renverse d'elle-même après 1991. Car les avions et les chars, si notre armée veut toujours les plus beaux, ont toutes les chances de coûter encore plus cher.



Dans les dépenses de la Suisse, le chiffre de 700 francs correspond au budget du DMF. Celui de 600 francs représente, lui, comme pour le graphique N° 2, la part de l'effort militaire échappant au budget du DMF.

Toute la question est de savoir si les parlementaires suisses — puisque le peuple n'a rien à dire en matière de dépenses d'armement — cotinueront d'avaliser cette croissance régulière. Après avoir pris connaissance du budget 1989, les membres de la Commission des finances du National ont demandé au Conseil fédéral de proposer des économies pour un montant de 300 millions de francs. *«Et le budget militaire n'est pas tabou»*, affirme à ce propos le libéral genevois Gilbert Coutau. L'automne dernier, lors d'un questionnaire préélectoral soumis par «L'Hebdo» à tous les parlementaires romands qui se représentaient, trois élus sur cinq s'étaient déclarés prêts à envisager une réduction de nos forces, si l'OTAN et le Pacte de Varsovie se mettaient d'accord sur une réduction de leurs propres forces nucléaires et conventionnelles en Europe.

Il y a loin toutefois de la coupe aux lèvres. *«Nous n'en sommes pas encore au désarmement conventionnel en Europe»*, constate Gilbert Coutau. *«Au contraire: le démantèlement des euromissiles justifie une parade conventionnelle plus importante de la part des Européens de l'Ouest, et de la Suisse avec eux.» «La situation internationale ne me semble pas encore mûre pour pour que la majorité bourgeoise se décide à des économies dans le secteur de la défense»*, ajoute le socialiste vaudois Bernard Meizoz. En juin dernier, ▶▶▶

▶▶▶ les socialistes, l'extrême gauche et les écologistes avaient ainsi été les seuls à voter la motion du PS en faveur d'un plafonnement des dépenses militaires.

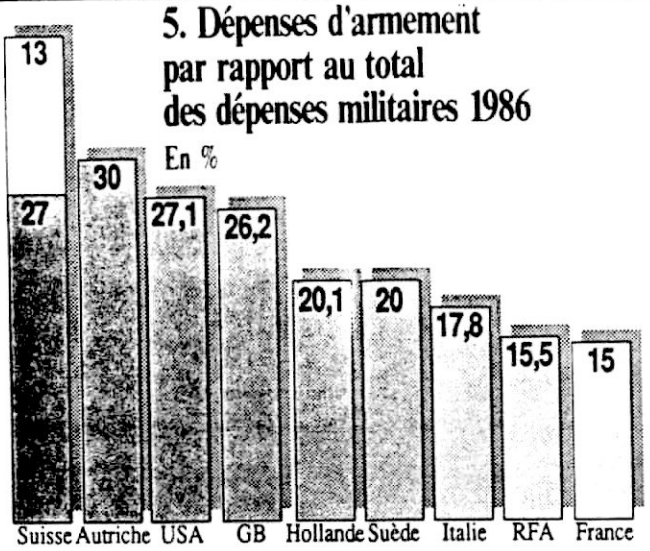
L'intégration croissante de l'Europe justifierait, elle aussi, aux yeux de certains, un ralentissement de l'effort militaire suisse. C'est la thèse que défend avec véhémence Denis Barrelet, le correspondant parlementaire de «24 Heures». La Suisse, pense-t-il, ne peut plus poursuivre son effort de défense en affectant d'ignorer celui de ses voisins. *«Il n'y aura pas de conflit en Europe qui ne sera pas un conflit entre l'Europe de l'Est et l'Europe de l'Ouest*, s'exclame-t-il. *Alors, pourquoi la Suisse devrait-elle se doter des moyens de tenir tête à l'URSS toute seule pendant trois mois? Et pourquoi continuer de faire comme si nous pourrions être attaqués par nos voisins immédiats?»* Il ajoute, avec son ironie attendrie de Romand de Berne pour sa patrie d'adoption: *«Après tout, même les Bernois ont fini par renoncer à entretenir des hallebardiers pour se défendre contre les Schwytzois.»*

Bien sûr, théoriquement, une défense «structurelle» comme la revendique un François Jeanneret, ne devrait là encore pas tenir compte de ces modifications de l'environnement international. *«Mais, même si nous faisons abstraction du contexte européen, nous devrons nous demander quel type de défense nous souhaitons*, répond un dirigeant socialiste: *une défense coûteuse, qui met d'abord en œuvre des chars et des avions, ou une défense meilleur marché, qui s'appuie d'abord sur l'infanterie et tire parti de notre configuration montagneuse.»* C'est rouvrir un ancien débat, entre partisans et adversaires d'une défense centrée sur la machine, ou sur le combattant. Jusqu'à maintenant, le Conseil fédéral a toujours répondu que la défense du Plateau, impossible sans chars, était indispensable pour éviter que notre territoire ne devienne l'éventuelle arène d'un conflit Est-Ouest, avec le risque qu'y soit utilisée l'arme nucléaire. Mais l'exemple de l'Afghanistan devrait nous faire réfléchir, assure un analyste militaire: *«Les moudjahidin n'ont pas battu l'Armée rouge avec des chars et des avions, mais avec des Stinger»*, ces missiles sol-air américains transportables à dos d'homme.

C'est en tout cas un débat que la petite phrase d'Otto Stich devrait relancer. Et avec son obstination, notre ministre des Finances, maintenant qu'il a le budget du DMF dans le collimateur, ne quittera pas facilement sa cible des yeux. Reste à savoir si ses collègues de l'exécutif fédéral lui donneront le droit de faire feu. Et l'autoriseront, pour économiser les 300 millions réclamés par le Parlement, à donner dans le budget du DMF plus qu'un petit coup de canif militaire. ■ *Jean-Claude Buffle*

5. Dépenses d'armement par rapport au total des dépenses militaires 1986

En %



Ce graphique montre quels pays dépensent le plus en achat d'armes — chars, avions, unités navales ou missiles — par rapport aux dépenses dites courantes — dépenses administratives, dépenses de subsistance et salaires du personnel militaire, etc. Comme en Suisse, une bonne partie des dépenses courantes, telles les salaires du personnel militaire pendant les écoles de recrues et les cours de répétition, sont assumées par l'économie privée, elles n'émargent pas au budget du DMF. Nous avons donc estimé à 27% et non pas à 40% la part des achats d'armes dans l'effort militaire suisse. Cela place néanmoins notre pays, avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, parmi les trois pays qui s'offrent l'armement le plus coûteux. Les 30% atteints par l'Autriche reflètent surtout une aberration statistique. Ils proviennent de la faiblesse en effectifs de l'armée de milice autrichienne, trois fois moins nombreuse que l'armée suisse.

Keystone

La Suisse, l'un des trois pays qui dépensenton de le plus

4. Rapport des forces à l'échelon international (1987)

Etat	*Surface en 1000 km²*	*Population en mio*	*Effectif de l'armée[1] en milliers*	*Armée en % de la population*	*Homme au km²*	Armement principal[2] *Chars de combat*	*Chars de[3] grenadiers*	*Avions de combat*	*Artillerie[4]*
Suisse	41	6,5	625	9,6	15,2	840	1350	300	1400
Suède	450	8,4	780	9,3	1,7	780	600	500	1000
Autriche	84	7,6	240	3,2	2,9	170	700	32	200
USA	9363	245,0	3310	1,4	0,3	14 000	28 000	8500	6200
RFA	249	61,3	1265	2,1	5,1	4900	6000	700	1300
France	547	55,8	940	1,7	1,7	1340	2600	630	800
Grande-Bretagne	244	56,2	635	1,1	2,6	1100	5000	600	500
Italie	301	57,5	1160	2,0	3,9	1720	4500	460	1100
Belgique	30	9,9	235	2,4	7,8	320	1800	140	350
Hollande	41	14,7	285	1,9	7,0	900	2800	190	480

Source: Military Balance 1986/87

1) Armée, aviation militaire, marine (sans les réserves)
2) Nombre approximatif des pièces
3) Y compris les blindés légers, de chasse et de reconnaissance
4) Sans lance-fusées et mortiers

Ces chiffres exagèrent quelque peu la puissance militaire de la Suisse par rapport à tous les pays cités, sauf l'Autriche. Tous sont, en effet, des pays côtiers, et assument les frais d'une marine de guerre plus ou moins étendue. La Grande-Bretagne et la France possèdent de plus des forces nucléaires.

[1] *F. Kurz. «Die Schweizer Armee». 1988.*
[2] *Roger de Diesbach. «Notre Armée de Milice». Ed. Mondo.*
[3] *Erich Kägi. «Le Prix de l'Invasion». Ed. 24 heures. Lausanne. 1987.*

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

L' IMPARTIAL
CH - LA CHAUX-DE-FONDS
Tirage quotidien 31,516
Argus Media No. 1171

3. November 1988

3371

34 F-18, ... en échange de quoi ?

Accords compensatoires : Felix Wittlin à Washington

Felix Wittlin est à Washington, nanti du difficile mandat d'obtenir et de négocier des accords compensatoires contre les 34 F-18 que le DMF a l'intention de commander à McDonnel-Douglas.

Le chef de l'Armement est confiant, la balle, dit-il est dans le camp des Américains, et c'est à eux qu'il appartient de répondre aux propositions helvétiques, et d'offrir cette compensation, économique et pécuniaire; faute de quoi le marché est caduque.

En l'état, rien n'est encore signé, mais les propositions sont nombreuses qui devraient permettre à un certain nombre de firmes helvétiques intéressées de décrocher l'un ou l'autre contrat. Plusieurs centaines d'entre elles sont d'ores et déjà sur les rangs, avec des propositions qui vont d'une partie de la construction sous licence pour les plus optimistes aux contrats les plus divers pour les plus réalistes.

De notre correspondant à Washington: **Claude Froidevaux**

Seule certitude, en attendant le résultat de ces négociations qui devraient se dérouler pendant plusieurs mois: rien n'est signé, et Berne peut en tout temps se retirer du marché F-18 si la contrepartie n'est pas jugée équitable. Une autre façon de dire que c'est en définitive le Parlement qui aura le dernier mot.

C. F.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

DIE WOCHENZEITUNG (WOZ)
CH - ZUERICH
Auflage woechentl. 16,500
Argus Media No. 2031

4. November 1988

3371

Gegen «Hornisse»

Unter dem Titel «Keine Grenzen für die Luftwaffe?» hat der Schweizerische Friedensrat eine fundierte 36-seitige Broschüre über das 10-Milliarden-Aufrüstungsprogramm der Kampfflieger («Hornisse» F/A-18) herausgegeben. Die ausführliche Übersicht kann auch als Argumentenkatalog in einer Kampagne gegen das gigantische EMD-Projekt, das 1990 ins Parlament kommt, verwendet werden. Von einer breiten Opposition ist allerdings vorläufig noch nichts zu spüren, umso mehr als der GSoA-Abstimmungskampf Kräfte abzieht. Dies mussten auch die TeilnehmerInnen einer nationalen Sitzung vom letzten Samstag in Bern, die über mögliche Widerstandsformen gegen den Kampfflieger diskutierten, einsehen.

Bestelladresse: Friedensrat, Postfach 6386, 8023 Zürich. (Fr. 5.- gegen Rechnung)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LA LIBERTE
CH - FRIBOURG
Tirage quotidien 35,377
Argus Media No. 1110

4. November 1988

337A

Acquisition des F-18

Contrepoids négocié

Une délégation suisse, emmenée par le chef du Groupement de l'armement Félix Wittlin, a entamé mercredi à Washington une série d'entretiens avec des chefs d'entreprise et des responsables militaires américains, pour déterminer les avantages économiques que la Suisse pourrait retirer de l'acquisition de l'avion de combat F-18 «Hornet» Douglas. (ATS)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
AGEFI - AGENCE ECONOMIQUE
ET FINANCIERE
CH - LAUSANNE
Tirage 5 x p. sem. 5,900
Argus Media No. 4292

4. November 1988

337.1

Délégation suisse aux USA pour établir le contre-poids à l'acquisition des F-18

Washington. – Une délégation suisse, emmenée par le chef du groupement de l'armement Félix Wittlin, a mené à Washington une série d'entretiens avec des chefs d'entreprise et des responsables militaires américains, pour déterminer les avantages économiques que la Suisse pourrait retirer de l'acquisition de l'avion de combat F-18 «Hornet» Douglas.

La visite de deux jours de M. Wittlin fait suite à la décision du Conseil fédéral, en octobre dernier, d'acquérir 34 de ces appareils pour un montant de près de 3 milliards de francs.

En contrepartie, la Suisse s'attend à ce que le constructeur, McDonnel Douglas Corp., passe commande de pièces pour le F-14 auprès d'entreprises suisses, auxquelles il confierait également certaines tâches d'assemblage de l'appareil.

Lors de ses entretiens avec des responsables de la Navy et de l'US Air Force, M. Wittlin examinera en outre les besoins militaires américains en machines-outils et en produits aéronautiques susceptibles d'intéresser des entreprises suisses.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LE COURRIER
CH - GENEVE 4
Tirage quotidien 6,090
Argus Media No. 1114

5. November 1988

337

Dans l'attente du nouvel avion de combat

L'industrie se prépare

L'industrie suisse se prépare activement à l'acquisition par l'armée suisse de l'avion de combat américain F/A-18 Hornet, bien que la décision d'ouvrir un crédit de 3 milliards de francs à cette fin ne sera prise qu'en 1990. Plus de 200 représentants d'entreprises se retrouveront en effet le 29 novembre à Zurich pour s'informer des retombées économiques directes et indirectes de cet achat.

Le constructeur de l'avion, McDonnel Douglas, s'était déclaré disposé, au cours des négociations, à la compensation intégrale de la commande – comme le souligne d'ailleurs l'invitation à la réunion du 29 novembre lancée par la Société suisse des constructeurs de machines (VSM). Par compensation, on entend d'une part la participation directe d'entreprises suisses à la fabrication de composants et au montage final du F/A 18 et, d'autre part, la participation de maisons suisses à des affaires de tous genres n'ayant d'autres rapports que financiers avec l'achat de l'avion militaire.

Début de l'opération

«Nous n'en sommes pour le moment qu'au début de l'opération», affirme un collaborateur de la VSM, et la réunion de Zurich se bornera à présenter les activités de McDonnel Douglas et les possibilités de collaboration avec des entreprises suisses. La VSM ne veut pas préjuger, ce faisant, de la décision qui devra être prise par le Parlement en 1990. «Mais il ne serait pas intelligent de se contenter d'attendre», selon la VSM, d'autant moins qu'un compte des possibilités de participation directe doit être établi en vue du message qui sera adressé aux Chambres. Ces possibilités, pour l'heure, apparaissent relativement limitées.

Selon la VSM, l'intérêt manifesté par les industriels pour les affaires de compensation est considérable, les expériences faites jusqu'ici ayant été positives. Par ce biais, des contacts ont notamment été noués aux Etats-Unis qui ont permis d'y renforcer la position de l'industrie suisse.

«Sans discussions préalables avec l'industrie, nous ne pourrions pas présenter un budget clair au Parlement», affirme pour sa part un porte-parole du Groupement de l'armement (GDA), Hugo Wermelinger. Le GDA doit en effet savoir qui peut livrer quoi et à quelles conditions pour l'équipement du F/A 18. Pour l'heure, il ne s'agit que de faire la liste d'offre et rien n'est décidé avant l'adoption du programme d'armement par les Chambres.

Connivence

Pour le président du Parti socialiste suisse, Helmut Hubacher, membre de la Commission des affaires militaires, les manœuvres et démarches entourant l'acquisition du nouvel avion de combat ne sont qu'une preuve de plus de l'existence d'un puissant complexe militaro-industriel. (AP)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

NOUVELLE REVUE DE LAUSANNE
CH - LAUSANNE
Tirage quotidien 10,202
Argus Media No. 1296

26. November 1988

337 /

Aviation efficace

La Suisse, si l'on en croit l'officier Erich Kägi, dispose d'une aviation imposante, numériquement parlant. La Suède, autre pays neutre, engage cependant beaucoup plus d'avions, alors que les Pays-Bas et la Belgique, membres de l'OTAN en ont moins à disposition, comparativement à ceux de la Confédération helvétique.

Toutefois la centaine de «Hunter» encore utilisée dans ce pays est composée de vétérans ; les «Mirage III S» et «RS», au nombre de cinquante sont âgés de vingt ans. Les «Tiger» sont les seuls engins un tant soit peu modernes dont l'armée peut disposer actuellement. Le lieutenant-colonel Ueli Aeschlimann, ainsi que la plupart de ses pairs dans les troupes d'aviation, ont souhaité depuis longtemps une meilleure organisation, tant au niveau de la structure des régiments, que celui du renouvellement du matériel. De surcroît, on estime qu'un pilote quadragénaire peut encore être pleinement opérationnel, bénéficiant notamment de son expérience, par rapport aux plus jeunes. Il y a encore peu de temps, après une formation extrêmement [illegible] *et 70 semaines de cours* [illegible]*ers, les aviateurs militaires étaient déjà retirés, depuis l'âge de 36 ans.*

La mise sur pied des quatre régiments d'aviation a conduit à opérer quelques changements de grade, afin que les responsabilités soient établies en fonction de la nouvelle organisation. Le renouvellement d'une flotte qui fait penser parfois à un musée de l'air, devrait être parallèlement entrepris. Ainsi, les gens qui font 23 semaines de service (incluant l'Ecole de sous-officiers) en pilotant le «Vampire», lequel date de la fin des années quarante, devraient pouvoir profiter dès les années 1990 du «Hawk» britannique. Pour renforcer les escadrilles de «Mirage» et de «Tiger», l'acquisition du «F18» est considérée comme indispensable aux yeux des professionnels ou miliciens engagés dans l'aviation militaire.

Erich Kägi qui fait parfois des rapprochements soutient qu'une comparaison avec une armée étrangère, n'est satisfaisante que dans la mesure où l'on tient compte, non pas seulement des avions les plus récents dont dispose un autre pays, mais aussi des classes d'âge plus anciennes que l'on peut trouver dans l'aviation de celui-ci.

Dès lors, la Suisse n'est pas particulièrement pauvre, comparativement à d'autres Etats.

Patrice ROSSEL

L' HEBDO
CH - LAUSANNE
Tirage hebdo. 34,766
Argus Media No. 3002

17. November 1988

337 /

Critique à juste titre

A propos de la réponse du porte-parole du DMF H.-R. Strasser à l'art. le de Jean-Luc Ingold sur le choix du nouvel avion de combat F-18, «Questions à trois milliards».

Le groupe socialiste des Chambres a constamment tenté de limiter les dégâts. J.-L. Ingold ne dit pas tout. Cela par exemple: vers la fin de la procédure d'évaluation, le DMF a brusquement annoncé qu'il ne restait dans la course que deux types d'avion — le F-16 et le F-18, tous les deux américains. Etrange révélation: car si l'on veut négocier le prix le meilleur marché (et cela pour 34 unités!) il faut évidemment laisser planer une incertitude face au pays fournisseur. En excluant publiquement tout choix autre qu'américain, le DMF se privait d'avance de toute possibilité de pression, de négociation réelle avec les instances américaines. Le cartel silencieux des producteurs américains a donc joué pleinement. Et qui paie les prix astronomiques? Le contribuable helvétique.

Une autre façon de faire, proposée par les socialistes, aurait été d'examiner sérieusement et jusqu'au bout les offres d'autres fabricants, et notamment celle de la Suède. Or, le Draaken suédois a été écarté par les bureaucrates galonnés de Berne. Argument: «Le Draaken n'est pas au point.» Etrange argumentation: à la réunion du Conseil exécutif de l'Internationale socialiste à Madrid en mai, Ingvar Carlsson, premier ministre suédois, nous informa que l'aviation suédoise était en train d'être équipée par le Draaken. Il est peu probable que la Suède achète des avions dont le développement n'est pas achevé. Des contacts plus approfondis entre experts socialistes suédois et experts militaires du PSS devaient indiquer par la suite que les arguments utilisés pour l'éviction de l'avion européen étaient parfaitement fallacieux.

La bureaucratie militaire est chez nous un pouvoir redoutable, pratiquement exempte d'un réel contrôle parlementaire ou, à plus forte raison, populaire. Ses décisions solitaires — et souvent plus que discutables — coûtent au contribuable des milliards de francs. Le peuple genevois a bien fait d'accepter en votation fédérale la proposition sur l'instauration d'un référendum sur les dépenses militaires. Au niveau suisse, nous avons été battus. La lamentable affaire du F-18 montre que nous devons reprendre le combat à la première occasion.

Jean Ziegler,
Genève

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LE QUOTIDIEN DE LA COTE
CH - NYON
Tirage 5 x p. sem. 15,068
Argus Media No. 1480

28. November 1988

Officiers de la région morgienne

Armement et politique

Ordre du jour statutaire pour l'assemblée générale de la section morgienne de la Société vaudoise des officiers, mais occasion également de se pencher sur le problème des relations entre l'acquisition d'armement et la politique, en compagnie du brigadier Félix Wittlin, chef de l'armement.

Acquisition d'armes et politique : deux domaines interdépendants.

■ Une quarantaine d'officiers assistaient à cette soirée, parmi lesquels une représentante du service féminin de l'armée, le premier-lieutenant Jocelyne Gay.

Le rapport du comité, lu par le major Pierre-Marc Burnand énumérait les activités de la section en 1988 : conférences, course d'orientation dans les bois de Yens et présence à la Patrouille des glaciers. Dans l'ensemble, un bilan positif, même si, comme le déclare le major Burnand, l'intégration des jeunes officiers laisse encore à désirer.

A propos de l'initiative « pour une Suisse sans armée », sur laquelle le peuple et les cantons se prononceront en septembre prochain, le comité a souligné son caractère dangereux, en raison de sa trop grande simplicité, et invité les citoyens à se rendre nombreux aux urnes.

En seconde partie, le brigadier Félix Wittlin, chef de l'armement évoqua, très concrètement, les relations existant entre l'acquisition d'armement par l'armée et le domaine de la politique.

En tant que tel, l'achat d'armement est soumis à l'influence déterminante de trois grands facteurs. La politique, avec l'intervention est l'élément primordial qui décide de l'organisation militaire, de l'engagement de l'armée et opère les choix définitifs en matière d'armement. Autre fait déterminant, l'économie : l'acquisition d'armement est source de marchés pour l'industrie et d'emplois. L'évolution de la technique et des sciences, enfin, est un fait avec lequel il faut constamment compter. A ce titre, l'orateur souligna les changements rapides et nombreux intervenus durant ces dix dernières années, dont l'irruption massive de l'électronique. Une tendance dont il faut tenir compte lors de chaque projet, sous peine de se retrouver avec un produit déjà dépassé. A l'origine de cette situation, les longueurs de la procédure au sein du Département militaire fédéral, du Gouvernement, aboutissant à la rédaction d'un message aux Chambres, son étude par les commissions parlementaires occasionnent des retards vus comme préoccupants. Dans cette incertitude prolongée, se pose le problème des engagements auprès des fournisseurs et de la renonciation au contrat en cas de vote négatif des Chambres.

La politique s'inquiète aussi des modalités concrètes de l'acquisition des armes. Ainsi, le groupement de l'armement est tenu de favoriser les entreprises suisses, qui représentent 70% des contrats signés, en ménageant une participation des trois régions linguistiques. Une situation qui n'est pas sans créer de nouvelles difficultés, puisque la majorité des entreprises concernées se trouvent en Suisse alémanique, et que les firmes romandes et tessinoises sont généralement dispersées et de petite taille. Face à cette situation dont l'influence sur les coûts n'est pas négligeable, et pour conserver leurs chances, les entreprises romandes ont pris conscience de la nécessité d'harmoniser leur action en constituant, en 1987, un groupement en vue d'améliorer la coordination de leurs activités.

Martine ROCHAT

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LA LIBERTE
CH - FRIBOURG
Tirage quotidien 35,377
Argus Media No. 1110

29. November 1988

337

Retombées du F-18 pour l'industrie suisse

Les Romands toujours en course

Le Parlement n'a pas encore donné son feu vert à l'achat de 35 avions militaires américains F/A-18 Hornet, que les industriels suisses étudient déjà les avantages leurs entreprises pourraient retirer de cet achat militaire. Alors que 69 industriels romands étaient réunis vendredi à Martigny, 320 membres de la Société suisse des constructeurs de machines (VSM) se pencheront sur le même «gâteau» aujourd'hui 29 novembre à Zurich. Un gâteau? Les constructeurs du F-18 ont en effet promis de passer des commandes à l'industrie suisse pour une somme équivalente au prix de ses avions: 3 milliards de francs.

Il est normal que l'industrie suisse définisse la part qu'elle pourrait prendre à l'acquisition du F-18 avant la décision finale du Parlement. En effet, les entreprises helvétiques qui voudraient recevoir des commandes directes, soit fabriquer certaines pièces du nouvel avion, n'ont plus que deux mois pour déposer leurs offres détaillées. Un gros travail qu'elles devront assumer sans la moindre garantie de succès. Avant de se prononcer sur l'achat du nouvel avion, les Chambres fédérales voudront sans doute connaître la part du travail exécuté en Suisse, et le coût supplémentaire entraîné par ce travail.

Vendredi dernier à l'Hôtel de Ville Martigny, des industriels représentant 69 entreprises de toute la Suisse romande et du Tessin s'étaient réunis sous les auspices du «Groupe romand de production de matériel militaire» (GRMP). La philosophie de cette organisation: «Les Romands doivent cesser de pleurer pour obtenir une plus juste part des commandes militaires; ils doivent s'informer et participer aux multiples commissions qui s'occupent d'armement». En deux ans d'existence, ce but est atteint. Avec 12 entreprises affiliées au début 1987, 41 à la fin 1987 et 69 aujourd'hui, le GRPM a connu un incroyable succès.

A Martigny, signe de reconnaissance évident de ce nouveau partenaire romand, Felix Wittlin, chef de l'armement, est venu transmettre à l'assemblée les vœux des conseillers fédéraux Koller et Delamuraz. Il a cependant mis en garde les industriels: «Les offres que vous nous adresserez exigeront beaucoup de travail, peut-être pour rien. Nous ne pourrons retenir que les offres concurrentielles. Il ne nous appartient pas d'aider au maintien d'équipements technologiques dépassés ou au lancement d'industries nouvelles».

Les compensations

Si certaines entreprises suisses fabriqueront des pièces du F-18, d'autres recevront des constructeurs américains (McDonnell Douglas corp.) des commandes dites de compensation. Martin Erb, directeur du VSM, avertit: «Ces commandes doivent profiter aux secteurs qui ont de l'importance pour la fabrication du matériel de défense, en premier lieu l'industrie des machines et des métaux. Inutile de demander des commandes compensatoires si l'on est dans l'industrie alimentaire, le textile, les vaches du Simmental ou le coucou suisse fabriqué en Forêt-Noire!» Le VSM et McDonnell Douglas tiendront le registre de ses commandes. Mais il est conseillé aux entreprises intéressées de prendre des initiatives.

Pas tout cuit

Les industriels réunis à Martigny ont écouté sagement les militaires et le représentant de McDonnell Douglas présenter le projet d'acquisition du F-18. Avant d'applaudir, ils négocieront. Ils désirent obtenir des constructeurs américains de réels transferts de technologie, des possibilités de former leur personnel, des commandes intéressantes et même du travail pour les Hautes Ecoles suisses. Certains voudraient même profiter de ce contrat pour pousser l'industrie suisse du logiciel. S'ils reconnaissent la nécessité militaire d'acquérir un nouvel avion de combat, ils ne pousseront leurs députés à soutenir le F-18 que si les Américains offrent de réelles compensations, et pas seulement en argent: «Lorsqu'on nous demande d'être concurrentiel, c'est bien. Mais il ne faudrait pas oublier que ce projet d'acquisition a aussi un aspect politique!» Menace tactique? Certains reparlent même d'avions européens.

(BRRI/Roger de Diesbach)

29. November 1988

337

Retombées du F-18 pour l'industrie

Les Romands dans la course

Le Parlement n'a pas encore donné son feu vert à l'achat de trente-cinq avions militaires américains F/A-18 Hornet, que les industriels suisses étudient déjà les avantages que leurs entreprises pourraient retirer de cet achat militaire. Alors que soixante-neuf industriels romands étaient réunis vendredi à Martigny, 320 membres de la Société suisse des constructeurs de machines (VSM) se pencheront sur le même «gâteau» aujourd'hui à Zurich. Un gâteau? Les constructeurs du F-18 ont en effet promis de passer des commandes à l'industrie suisse pour une somme équivalente au prix de ses avions: trois milliards de francs.

Il est normal que l'industrie suisse définisse la part qu'elle pourrait prendre à l'acquisition du F-18 avant la décision finale du Parlement. En effet, les entreprises helvétiques qui voudraient recevoir des commandes directes, soit fabriquer certaines pièces du nouvel avion, n'ont plus que deux mois pour déposer leurs offres détaillées. Un gros travail qu'elles devront assumer sans la moindre garantie de succès. Avant de se prononcer sur l'achat du nouvel avion, les Chambres fédérales voudront sans doute connaître la part du travail exécuté en Suisse, et le coût supplémentaire entraîné par ce travail.

Le GRPM, miracle romand

Vendredi dernier à l'Hôtel de Ville de Martigny, des industriels représentant soixante-neuf entreprises de toute la Suisse romande et du Tessin s'étaient réunis sous les auspices du Groupe romand de production de matériel militaire (GRPM). La philosophie de cette organisation: «Les Romands doivent cesser de pleurer pour obtenir une plus juste part des commandes militaires; ils doivent s'informer et participer aux multiples commissions qui s'occupent d'armement». En deux ans d'existence, ce but est atteint. Avec douze entreprises affiliées au début 1987, quarante et une à la fin 1987 et soixante-neuf aujourd'hui, le GRPM a connu un incroyable succès.

A Martigny, signe de reconnaissance évident de ce nouveau partenaire romand. Felix Wittlin, chef de l'armement, est venu transmettre à l'assemblée les vœux des conseillers fédéraux Koller et Delamuraz. Il a cependant mis en garde les industriels: «Les offres que vous nous adresserez exigeront beaucoup de travail, peut-être pour rien. Nous ne pourrons retenir que les offres concurrentielles. Il ne nous appartient pas d'aider au maintien d'équipements technologiques dépassés ou au lancement d'industries nouvelles».

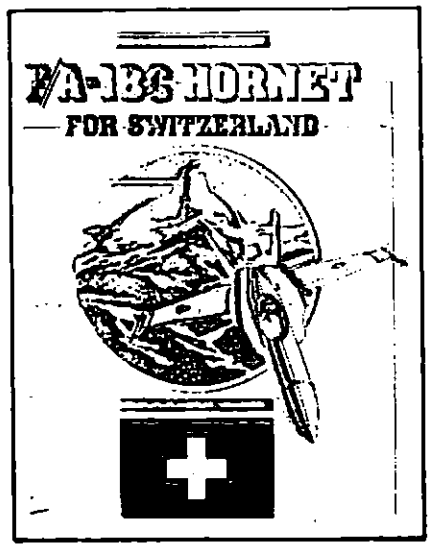
Les compensations

Si certaines entreprises suisses fabriqueront des pièces du F-18, d'autres recevront des constructeurs américains (McDonnell Douglas corp.) des commandes dites de compensation. Martin Erb, directeur du VSM, avertit: «Ces commandes doivent profiter aux secteurs qui ont de l'importance pour la fabrication du matériel de défense, en premier lieu l'industrie des machines et des métaux. Inutile de demander des commandes compensatoires si l'on est dans l'industrie alimentaire, le textile, les vaches du Simmental ou le coucou suisse fabriqué en Forêt-Noire!»

Le VSM et McDonnell Douglas tiendront le registre de ces commandes. Mais il est conseillé aux entreprises intéressées de prendre des initiatives.

Les industriels réunis à Martigny ont écouté sagement les militaires et le représentant de McDonnell Douglas présenter le projet d'acquisition du F-18. Avant d'applaudir, ils négocieront. Ils désirent obtenir des constructeurs américains de réels transferts de technologie, des possibilités de former leur personnel, des commandes intéressantes et même du travail pour les hautes écoles suisses. Certains voudraient même profiter de ce contrat pour pousser l'industrie suisse du logiciel. S'ils reconnaissent la nécessité militaire d'acquérir un nouvel avion de combat, ils ne pousseront leurs députés à soutenir le F-18 que si les Américains offrent de réelles compensations, et pas seulement en argent: «Lorsqu'on nous demande d'être concurrentiel, c'est bien. Mais il ne faudrait pas oublier que ce projet d'acquisition a aussi un aspect politique!» Menace tactique? Certains reparlent même d'avions européens. (brri)

Roger de Diesbach



Mc Donnell Douglas, constructeur du F-18: il sait parler au cœur des Suisses. (brri)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LE PAYS
CH - PORRENTRUY
Tirage quotidien 10,551
Argus Media No. 1142

24 HEURES
EDITION NATIONALE + VAUDOISE
CH - LAUSANNE
tirage total q. 96,851
Argus Media No. 1411

29. November 1988

Retombées du F-18 pour l'industrie

Les Romands dans la course

Le Parlement n'a pas encore donné son feu vert à l'achat de 35 avions militaires américains F/A-18 Hornet, que les industriels suisses étudient déjà les avantages que leurs entreprises pourraient retirer de cet achat militaire. Alors que 69 industriels romands étaient réunis vendredi à Martigny, 320 membres de la Société suisse des constructeurs de machines (VSM) se pencheront sur le même « gâteau » aujourd'hui à Zurich. Un gâteau ? Les constructeurs du F-18 ont en effet promis de passer des commandes à l'industrie suisse pour une somme équivalente au prix de ses avions : 3 milliards de francs.

Il est normal que l'industrie suisse définisse la part qu'elle pourrait prendre à l'acquisition du F-18 avant la décision finale du Parlement. En effet, les entreprises helvétiques qui voudraient recevoir des commandes directes, soit fabriquer certaines pièces du nouvel avion, n'ont plus que deux mois pour déposer leurs offres détaillées. Un gros travail qu'elles devront assumer sans la moindre garantie de succès. Avant de se prononcer sur l'achat d'un nouvel avion, les Chambres fédérales voudront sans doute connaître la part du travail exécuté en Suisse et le coût supplémentaire entraîné par ce travail.

Le GRPM, miracle romand

Vendredi dernier à l'Hôtel de Ville de Martigny, des industriels représentant 69 entreprises de toute la Suisse romande et du Tessin s'étaient réunis sous les auspices du Groupe romand de production de matériel militaire (GRPM). La philosophie de cette organisation : « Les Romands doivent cesser de pleurer pour obtenir une plus juste part des commandes militaires ; ils doivent s'informer et participer aux multiples commissions qui s'occupent d'armement. » En deux ans d'existence, ce but est atteint. Avec 12 entreprises affiliées au début 1987, 41 à la fin 1987 et 69 aujourd'hui, le GRPM a connu un incroyable succès.

A Martigny, signe de reconnaissance évident de ce nouveau partenaire romand, Felix Wittlin, chef de l'armement, est venu transmettre à l'assemblée les vœux des conseillers fédéraux Koller et Delamuraz.Il a cependant mis en garde les industriels : « Les offres que vous nous adresserez exigeront beaucoup de travail, peut-être pour rien. Nous ne pourrons retenir que les offres concurrentielles. Il ne nous appartient pas d'aider au maintien d'équipements technologiques dépassés ou au lancement d'industries nouvelles.

Si certaines entreprises suisses fabriqueront des pièces du F-18, d'autres recevront des constructeurs américains (McDonnell Douglas Corp.) des commandes dites de compensation. Martin Erb, directeur du VSM, avertit : « Ces commandes doivent profiter aux secteurs qui ont de l'importance pour la fabrication du matériel de défense, en premier lieu l'industrie des machines et des métaux. Inutile de demander des commandes compensatoires si l'on est dans l'industrie alimentaire, le textile, les vaches du Simmental ou le coucou suisse fabriqué en Forêt-Noire ! »

Le F-18 et, en médaillon, M. Felix Wittlin, chef de l'armement. (J.-CL Curchod)

Le VSM et McDonnell Douglas tiendront le registre de ces commandes. Mais il est conseillé aux entreprises de prendre des initiatives.

Les industriels réunis à Martigny ont écouté sagement les militaires et le représentant de McDonnell Douglas présenter le projet d'acquisition du F-18. Avant d'applaudir, ils négocieront. Ils désirent obtenir des constructeurs américains de réels transferts de technologie, des possibilités de former leur personnel, des commandes intéressantes et même du travail pour les hautes écoles suisses. Certains voudraient même profiter de ce contrat pour pousser l'industrie suisse du logiciel. S'ils reconnaissent la nécessité militaire d'acquérir un nouvel avion de combat, ils ne pousseront leurs députés à soutenir le F-18 que si les Américains offrent de réelles compensations, et pas seulement en argent : « Lorsqu'on nous demande d'être concurrentiel, c'est bien. Mais il ne faudrait pas oublier que ce projet d'acquisition a aussi un aspect politique ! » Menace tactique ? Certains reparlent même d'avions européens. — (BRRI/ Roger de Diesbach)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LA SUISSE
CH - GENEVE 11
tir. q. 70032 / dim. 110522
Argus Media No. 1118

30. November 1988

337 A

NOUVEL AVION DE COMBAT EN SUISSE

Milliards à partager

ZURICH (ATS) — Quelque 300 représentants de l'industrie suisse ont été informés hier à Zurich du concept de participation lié à l'acquisition du nouvel avion de combat McDonnell-Douglas F/A-18 «Hornet». Il s'agit, pour l'industrie suisse de se partager une contrepartie de quelque 3 milliards de francs.

Le fabricant américain s'est en effet déclaré d'accord pour effectuer une compensation économique à 100 %, indique un communiqué de la Société suisse des constructeurs de machines (VSM). Celle-ci comporte des participations directes et indirectes. Le Groupe romand de production de matériel militaire (GRPM) avait tenu une séance similaire vendredi à Martigny (VS).

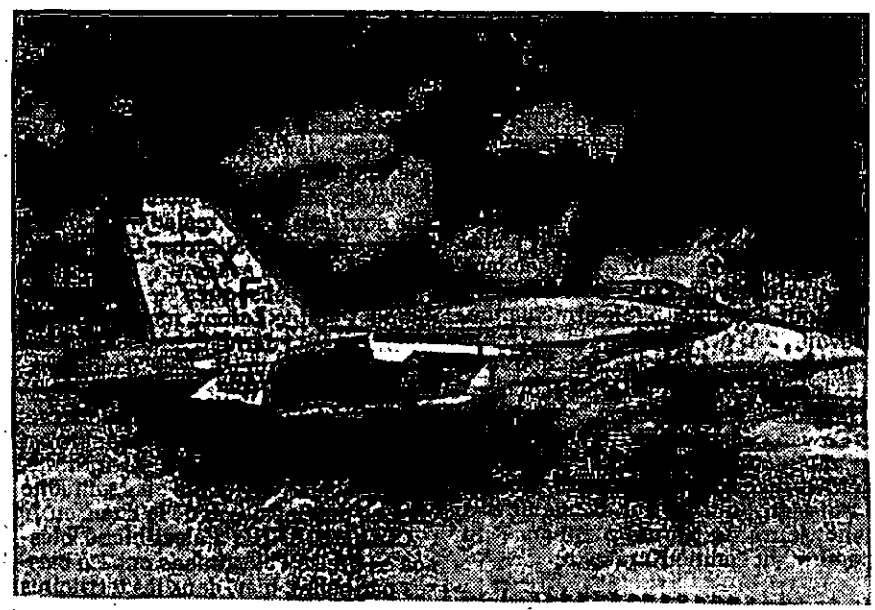
Engagement actif

Il n'est actuellement pas possible de passer aux commandes concrètes, écrit la VSM. Mais même si la demande d'approvisionnement adressée au Parlement est prévue pour le programme d'armement 1990, les partenaires américains sont prêts à s'engager activement avant cette décision.

Montage et construction

La Fabrique fédérale d'avions d'Emmen est responsable de l'étude des possibilités de participation directe qui comprennent le montage final ainsi que la fabrication de composants pour la construction des avions. La VSM est quant à elle chargée d'informer sur la participation indirecte, qui n'est pas obligatoirement liée à la construction des avions, et de la coordonner.

Lors de la réunion, le Groupement de l'armement a fourni des renseignements sur le projet d'acquisition des avions et sur la participation de l'industrie. Les représentants des entreprises américaines McDonnell-Douglas, Northrop et General Electric ont présenté le projet de participation directe et indirecte.



Le futur avion de combat de l'armée suisse, conçu par McDonnell-Douglas. (LDD)

Une se[illegible]le chance

A propos [illegible]u dossier sur le matériel militaire «Une armée grand luxe» (« L'Hebdo» N° 44).

Tant l'édito de J. Pilet que l'article de J.-C. Buffle dénotent une méconnaissance du fonctionnement de l'armée. Quatre exemples:

❶ «Acheter le meilleur matériel est ce qu'il y a de plus facile.» Faux. Le matériel acheté à l'étranger doit être testé puis adapté aux particularités suisses (petit territoire, alternance de plaines, de vallées, de montagnes, etc.). Les plaines allemandes ne sont pas comparables au plateau des Combremonts.

❷ Les «toblerones», hideux blocs de béton. A quoi ça sert? Avez-vous vu une fois de près un tel obstacle? Vous auriez alors remarqué qu'aucun char ne peut le franchir sans pont. Or, installer un pont prend du temps et contraint les chars à stopper. Ils sont alors très vulnérables à nos armes antichars.

❸ Le DMF et ses comptes camouflés: si vous complétez les comptes du DMF par l'effort des entreprises et des particuliers, prenez aussi en compte les trois milliards de francs que le DMF apporte à l'industrie suisse, assurant près de 30 000 places de travail, les commandes compensatoires pour l'industrie suisse pour toutes les commandes passées à l'étranger et les 24 millions de francs dépensés chaque année par les militaires en service dans des milliers de villages, restaurants, épiceries, boucheries, etc.

❹ «Le F-18, le Leopard, des engins grisants, mais plus chers que leurs concurrents»? Le matériel acheté à l'étranger doit correspondre aux exigences suisses. Il doit durer des décennies. En 1990-91 les Hawk remplaceront comme avions-écoles les Vampire, vieux de près de quarante ans. Les chars Leopard et les avions F-18 remplaceront des matériels datant de plus de vingt ans. Que les prix de ces nouveaux engins ne soient pas comparables avec les prix d'achat de leurs prédécesseurs est évident. Mais il en va aussi de l'efficacité actuelle de ces armes.

L'armée n'a de raison d'être que si elle dispose des moyens d'être efficace. Le DMF et les partis politiques ont le devoir de donner à l'armée les appareils et installations permettant aux citoyens-soldats de faire face avec des chances de succès à un éventuel agresseur.

Le combat n'aura lieu qu'une fois. Contrairement aux entreprises, à la vie civile, une troupe n'aura pas plusieurs exercices pour compenser des pertes. Il ne s'agira pas d'économiser des capitaux, mais de préserver des vies humaines. Il ne sera pas possible de demander à un adversaire de modérer ses efforts en fonction d'un matériel suisse inadapté et d'une troupe mal préparée.

N'[illegible]mboîtons pas le pas à certa[illegible]s socialistes qui veulent faire de la Suisse une zone non défendue au centre de l'Europe. Ne comparons pas l'action des Afghans (occupation de leur pays pendant des années, les pays voisins restant non directement impliqués dans la guerre) à la traversée de notre pays par une puissance étrangère pour, par exemple, prendre à revers un autre bloc militaire. N'oublions enfin pas que le désarmement Est-Ouest n'est pour l'instant qu'un vœu pieux: seulement 5% des arsenaux nucléaires sont concernés par les accords Reagan - Gorbatchev, alors qu'aucune arme conventionnelle (chars, avions, etc.) n'est touchée.

Dominique Reymond, Lausanne

Oui à la défense civile et non violente

C'est vrai: la Suisse n'a pas d'armée, elle est une armée! Permettez-moi pourtant de signaler une «petite erreur»: à deux reprises, vous écrivez (page 13) que «34 chasseurs F-18 au prix exorbitant de 3 milliards, cela met chaque joujou à près de 9 millions pièce». C'est bien sûr 89 millions que l'on va jeter en l'air pour chacun de ces jouets sophistiqués. Plus loin, vous exposez avec pertinence la thèse de Denis Barrelet, correspondant parlementaire de «24 Heures»: «Il n'y aura pas de conflit en Europe qui ne sera pas un conflit entre Europe de l'Est et Europe de l'Ouest. Alors, pourquoi la Suisse devrait-elle se doter des moyens de tenir tête à l'URSS toute seule pendant trois mois?» Combattre seule à la suite d'une percée à travers l'Autriche? Scénario délirant! Mais imaginons quand même la Suisse héroïque... submergée finalement par le nombre et la multitude des armes, car nous finirions, bien sûr, par devoir capituler face à une si grande puissance... Un haut gradé le disait récemment à la radio: «On ne pourra pas les empêcher de passer, mais on les fera payer chèrement.» Sans doute, les Soviétiques perdraient quelques milliers d'hommes et d'engins de guerre, mais nos villes, nos villages, nos usines, nos barrages, nos structures économiques et sociales seraient anéantis. Et nous étant mis sous le règne de la force brutale en combattant avec des armes, il faudrait donc se soumettre à la loi du plus fort, à la dictature du vainqueur. Beau résultat! Pour la satisfaction de quelques-uns d'avoir pu livrer un baroud d'honneur. L'intervention de l'armée serait donc non seulement inutile, mais néfaste: elle obligerait un éventuel envahisseur à utiliser des armements. Cela aboutirait inéluctablement soit à l'anéantissement de notre pays, soit à sa soumission au régime dictatorial ou totalitaire. Seule la défense civile ▶▶▶ et populaire non violente est aujourd'hui efficace pour se défendre sans se détruire.

Dr Pierre Mariéthoz, Carouge

Réd. — A en croire le prix de 9 millions par avion F-18 avancé dans l'article, notre armée n'est pas si coûteuse que cela! Il manquait bien sûr un zéro, comme le suggéraient d'ailleurs les autres indications 34 appareils pour 3 milliards).

De solides préjugés

Depuis des années que je lis «L'Hebdo», je n'y ai jamais trouvé la moindre ligne susceptible de donner une image positive de l'armée. Sachant par ailleurs tout le bien que pensent les spécialistes étrangers de la politique du DMF et des performances des troupes suisses, j'en ai déduit que mon hebdomadaire préféré devait avoir quelques solides préjugés.

L'auteur de cette rigolade veut démontrer sur quatre pages et avec force graphiques que, contrairement à ce qui s'est toujours dit dans ce pays, ragnagna, les dépenses militaires par habitant y sont bien plus importantes que chez nos voisins de l'OTAN. Pour ce faire, il additionne le budget militaire et le salaire que chaque milicien continue à percevoir de son employeur lorsqu'il est en service. Le total s'appelle «effort global» et s'avère évidemment plus considérable que l'effort de la France ou de la RFA. Ce qui n'est pas précisé, c'est que les troufions d'Europe qui s'en vont guerroyer douze ou dix-huit mois d'affilée ne reçoivent, eux, que de l'argent de poche. Comme en taule. La comparaison n'a donc aucun sens. C'est un peu comme si vous vouliez montrer que les pompiers de Genève s'offrent des installations grand luxe en comparant le volume de leur budget avec celui des pompiers de Vuffl[illegible]ns, qui n'ont pas de salaires à verser.

Il n'était d'ailleurs nullement nécessaire de recourir à ce genre d'amalgame pour expliquer comment l'armée suisse parvient à s'équiper correctement sans atteindre le niveau de dépenses des pays européens. En effet, cela n'est pas dû seulement à la bonne gestion et au fait que notre défense nationale repose sur l'infanterie. Il y a autre chose: la Suisse n'a tout simplement pas de coûteuse, de ruineuse marine de guerre à développer et à entretenir. Ce privilège de la nature lui permet d'investir parfois — en toute bonne conscience — dans les meilleurs chars et les meilleurs avions qui, tout comme les meilleures voitures ou les meilleurs vins, sont souvent les plus chers.

F. Schaller, Lausanne

N'hésitez pas à nous écrire. L'HEBDO veut créer un espace largement ouvert au débat d'idées. Les lettres (signées) doivent nous parvenir à l'adresse suivante:

L'HEBDO, Courrier
Case 3153,
1002 Lausanne.

Vérifiez vos sources!

En réponse à la lettre de Jean Ziegler, qui relevait les propos du porte-parole du DMF, H.-R. Strasser.

Suite à votre intéressant article sur l'armée suisse (même si je regrette que votre tableau sur le «rapport des forces à l'échelon international» omette les données militaires d'un pays comme l'URSS, sans doute aussi significatives que celles de la Belgique ou de l'Autriche), M. Jean Ziegler a surenchéri dans le courrier des lecteurs du 17.11.88 en affirmant que les «bureaucrates galonnés de Berne» avaient arbitrairement écarté l'avion suédois Draaken, prétextant qu'il n'était pas au point, alors que l'aviation suédoise serait en train de s'en équiper.

Je conseille à notre conseiller national de vérifier ses sources, puisqu'elles ne sont corroborées ni par «The Economist» du 12.11.88 (magazine que vous citez régulièrement dans votre rubrique Repères), ni par la NZZ des 26.10.88 et 26.11.88 (journal désormais disponible à Moscou), lesquels prétendent que l'avion suédois, le JAS-39 Gripen (et non le Draaken comme le dit M. Ziegler, toujours aussi bien informé) est un gouffre financier qui accumule les retards: le constructeur suédois JAS Industrial Group offre maintenant 110 exemplaires pour l'équivalent de 11,3 milliards de francs, livrables ▶▶▶ à partir de [illegible]993 (avec 34 avions pour 3 mill[illegible]rds, nous faisons figure de parent pauvre).

Par ailleurs, ce n'est pas parce que General Dynamics (F-16) et McDonnell-Douglas (FA-18) ont tous deux leur siège à Saint Louis qu'ils se ligueraient pour profiter du contribuable suisse, car ils n'ont pas de cadeaux à se faire, n'ayant rien de commun.

Dommage que M. Ziegler ne transpose pas aux questions militaires la même rigueur qu'il emploie pour ses analyses sociologiques.

St[illegible] en Bernard, Certoux

L'HEBDO - 1er DÉCEMBRE 1988

L' HEBDO
CH - LAUSANNE
Tirage hebdo. 34,766
Argus Media No. 3002

1. Dezember 1988

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

CORRIERE DEL TICINO
CH - LUGANO
Tir. giornaliera 34,115
Argus Media No. 1247

30. November 1988

337-1

Partecipazione diretta e indiretta dell'industria elvetica

Compenso del cento per cento per l'acquisto dei 34 «Hornet»

ZURIGO, 29 - Circa 300 esponenti dell'industria svizzera sono stati informati, martedì a Zurigo, delle modalità di partecipazione diretta e indiretta legate all'acquisto del nuovo velivolo di combattimento McDonnel-Douglas F/A-18 «Hornet». La somma in gioco, per l'industria svizzera, è di 3 miliardi di franchi. L'acquisto, dei 34 velivoli «Hornet» del gruppo statunitense è stato deciso dal Consiglio federale lo scorso 3 ottobre. Conformemente alle direttive del Consiglio federale sulla politica d'armamento, nel caso di acquisto di materiale bellico da paesi esteri, l'industria svizzera deve potere partecipare alla sua produzione oppure il fornitore deve offrirle un affare in contropartita. Nel caso del nuovo velivolo, il fabbricante statunitense si è dichiarato d'accordo di effettuare un compenso economico del 100%, indica un comunicato diramato martedì dalla Società svizzera dei costruttori di macchine (VSM). Alla Fabbrica federale d'aerei di Emmen è stata affidata la responsabilità di analizzare le possibilità di partecipazione diretta al programma. Tale possibilità comprende l'assemblaggio finale e la fabbricazione di componenti per la costruzione degli aerei, compresa la loro fabbricazione in coproduzione.

Il ruolo della VSM è invece di informare sulle possibilità di partecipazione indiretta la quale, si legge, non ha necessariamente una relazione diretta con la costruzione di velivoli. Nel corso della riunione, esponenti del Gruppo dell'armamento hanno fornito alcune informazioni sul progetto di acquisto dell'«Hornet» e sulla partecipazione dell'industria. Esponenti delle aziende statunitensi McDonnel-Douglas, Northrop e General Electric hanno presentato il programma di partecipazione diretta e indiretta. (Ats)

QUOTIDIANO
CH - BIOGGIO
Tir. giornaliera 12,500
Argus Media No. 1704

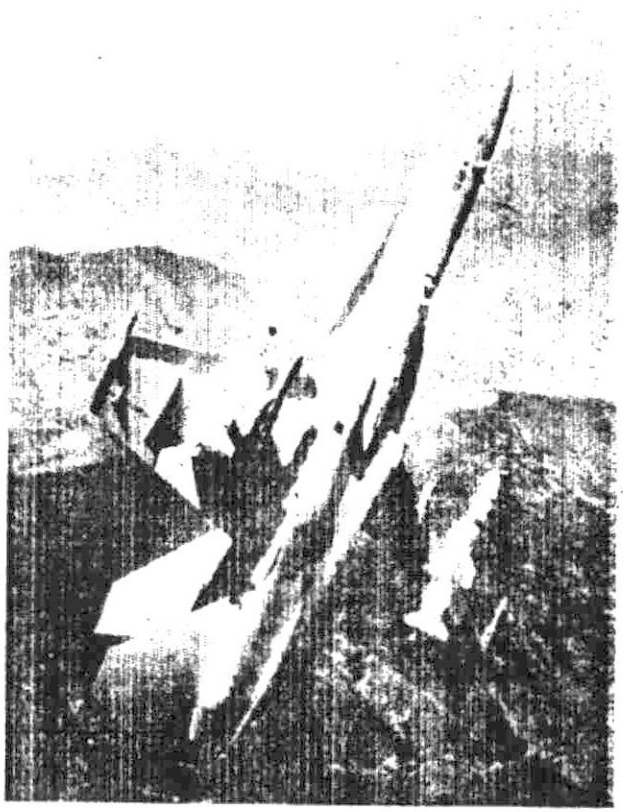
10. November 1988

/ 337 1

La notizia sugli F-18 resa nota ieri in Spagna è stata confermata dal dipartimento militare

Il nuovo aereo svizzero da combattimento avrebbe un difetto al motore

di Anna Luisa Ferro-Mäder



Berna—L'F-18, il nuovo aereo da combattimento scelto dal consiglio federale è veramente sicuro ? Gli spagnoli, che ne hanno acquistato recentemente 72 unità, non sembrano esserne più così certi. Un "calabrone" è infatti precipitato lunedì scorso nei pressi di Saragozza dopo che il motore, per cause in corso di accertamento, aveva preso fuoco. Si è così appreso che già da diverso tempo gli Stati Uniti avevano avvertito la Spagna che i motori del caccia F-18 hanno un difetto non ancora individuato. Un problema questo di cui sono a conoscenza anche le nostre autorità, come ci è stato confermato ieri al dipartimento militare federale.

Soltanto un mese fa il consiglio federale aveva deciso che il nuovo caccia degli anni '90 sarà l'F-18 prodotto dall'americana McDonnell Douglas. Il nostro paese vuole comprarne 34 esemplari che ci costeranno circa 3 miliardi di franchi. La prima squadriglia dovrebbe arrivare nel 1994. Anche la Spagna ha fatto la stessa scelta. Ma a poco più di un anno dall'arrivo dei primi caccia, un F-18 è precipitato lunedì per cause in corso di accertamento.

Secondo quanto ci ha precisato Herbert Pokorny responsabile in Europa del marketing della General Electric, la società che produce il motore di questi velivoli, l'incidente è avvenuto nel corso di un volo di prova. Gli spagnoli avevano sostituito il motore del caccia e il pilota stava effettuando un volo per accertare che tutto fosse in ordine. Ma a quanto pare qualcosa non ha funzionato. Il motore ha preso fuoco ed il caccia è precipitato. Il pilota è comunque riuscito a salvarsi. L'errore - ci ha precisato Pokorny - è stato commesso molto probabilmente al momento dell'istallazione del nuovo motore.

L'incidente - secondo il quotidiano spagnolo "El Pais" - preoccupa molto il ministero della difesa spagnola, che, molto probabilmente, non si attendeva di perdere così presto un aereo tanto prezioso. Ieri, si è poi appreso che gli americani avevano informato da tempo gli spagnoli che i motori dell'F-18 hanno un difetto ancora non individuato. Anche gli svizzeri sanno che il motore dell'F-18 ha qualche problema. Ce lo ha confermato ieri Hugo Wermelinger portavoce presso l'aggruppamento dell'armamento al dmf.

Le nostre autorità sono comunque fiduciose che il problema sarà risolto prima del 1994. quando cominceranno ad arrivare nel nostro paese i primi "calabroni". Sappiamo infatti - ha proseguito Wermelinger - che gli americani si stanno occupando del caso. C'è poi da rilevare - ha proseguito - che i motori che saranno istallati negli F-18 destinati al nostro paese non sono gli stessi che hanno ricevuto gli spagnoli, ma apparterranno ad una nuova generazione.

Il rappresantante della General Electic non è invece a conoscenza di difetti "non individuati" di questi motori. Certo - ci ha precisato Pokorny - ogni aereo ha dei problemi, soprattutto dopo molte ore di volo. Ma per quanto riguarda l'F-18 non ce niente che non sia sotto controllo. Il nostro è un motore di altissima qualità, con un elevatassimo livello di sicurezza.

Questo caccia ha effettuato il suo primo volo nel 1978 e l'US Navy ne ha in dotazione oltre 400 esemplari. Oltre agli spagnoli, lo hanno comprato anche i canadesi e gli australiani. La Svizzera lo ha recentemente preferito all'altro concorrente americano, l'F-16 prodotto dalla General Dynamics. I nuovi caccia dovranno sostituire i 30 Mirage che sono ormai troppo vecchi.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

CORRIERE DEL TICINO
CH - LUGANO
Tir. giornaliera 34,115
Argus Media No. 1247

5. November 1988

La VSM ha già convocato gli industriali – Critico Helmut Hubacher

L'acquisto dell'aereo USA F/A-18 porterà compensazioni all'industria

L'industria svizzera si prepara attivamente all'acquisizione da parte dell'aviazione militare elvetica dell'aereo da combattimento statunitense F/A-18 Hornet, benché la decisione di aprire un credito di 3 miliardi di franchi a questo scopo non sarà presa che nel 1990. Più di duecento rappresentanti di imprese si incontreranno infatti il 29 novembre a Zurigo per essere informati sulle ricadute economiche dirette e indirette di questo acquisto. Il costruttore dell'aereo, McDonnel Douglas, si è detto disposto, nel corso di negoziati, alla compensazione integrale dell'ordinazione, come sottolinea d'altra parte l'invito alla riunione del 29 novembre diramato dalla Società svizzera dei costruttori di macchine (VSM). Per compensazione si intende da una parte la partecipazione diretta di imprese svizzere alla fabbricazione di componenti e al montaggio finale del F/A-18 e, dall'altra, la partecipazione di ditte elvetiche ad affari di altro genere aventi rapporti unicamente finanziari con l'acquisto dell'aereo militare. «*Per il momento siamo all'inizio dell'operazione*», afferma un collaboratore della VSM, e la riunione di Zurigo si limiterà a presentare le attività di McDonnel Douglas e le possibilità di collaborazione con imprese svizzere. La VSM non intende, con questo, influire sulla decisione che dovrà essere presa dal parlamento nel 1990. «*Non sarebbe però intelligente limitarsi ad aspettare*», dice la VSM, tanto più che un elenco anche sommario delle possibilità di partecipazione diretta deve comunque essere allestito per documentare il messaggio che sarà indirizzato alle Camere. Queste possibilità, per il momento, appaiono relativamente limitate. Secondo la VSM l'interesse manifestato dagli industriali per gli affari di compensazione è considerevole, tenuto conto che le esperienze fatte sino ad oggi in materia sono positive. Proprio attraverso questi accordi sono state allacciate relazioni interessanti negli Stati Uniti che hanno permesso di rafforzarvi le posizioni dell'industria svizzera. «*Senza discussioni preventive con l'industria non potremmo presentare un preventivo chiaro al parlamento*», afferma da parte sua un portavoce dell'Aggruppamento per l'armamento, Hugo Wermelinger. L'Aggruppamento deve in effetti sapere con chiarezza in anticipo chi può fornire che cosa e a quali condizioni in relazione all'equipaggiamento del F/A-18. Per il momento comunque si tratta solo di raccogliere una lista delle offerte e nulla può essere deciso prima dell'adozione del programma d'armamento da parte delle Camere. Chi non appare del tutto convinto di queste procedure è il presidente del partito socialista svizzero, Helmut Hubacher, che è anche membro della commissione parlamentare per gli affari militari.

Hubacher sostiene che le «*manovre*» che contornano l'acquisto del nuovo aereo da combattimento sono una riprova dell'esistenza di un potente complesso militare-industriale. Il Dipartimento militare federale, sempre secondo Hubacher, e l'industria svizzera delle macchine «*formano una holding*». Il presidente socialista aggiunge che la commissione per gli affari militari in definitiva, oggi, sull'aereo scelto dal Consiglio federale, ne sa molto meno della stessa industria. Hubacher infine, pur ammettendo che gli affari di compensazione sono legittimi, definisce criticabile «*l'elvetizzazione forsennata*» di tutto ciò che l'esercito acquista. L'F/A-18 è un aereo sperimentato, dice Hubacher, ma «*dovrà passare tra le mani dei "bricoleurs" svizzeri*», il che finirà inevitabilmente per farne aumentare il prezzo, per falsare il gioco della concorrenza e in definitiva per procurare lavoro in maniera del tutto artificiale all'industria svizzera. (AP)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

CORRIERE DEGLI ITALIANI
CH - LUZERN 7
Tiratura settiman. 15,000
Argus Media No. 3648

15. Oktober 1988

3371

Alla luce dell'investimento tecnologico nel nuovo caccia «F-18»

Si va verso un esercito fatto da professionisti?

L'alto costo (3 miliardi di franchi) e la sofisticata tecnologia del nuovo aereo appena acquistato pongono per il futuro un serio problema per la nostra difesa

È stata una sessione «energetica» quella autunnale alle Camere federali, e infatti sarà ricordata soprattutto per il lungo, insistito dibattito sul problema dell'energia. Il Nazionale ha deciso il testo del nuovo articolo costituzionale, che però rischia di essere modificato dal Consiglio degli Stati. È stato seppellito il progetto di Kaiseraugst e deciso che per il momento non si costruiscono nuove centrali nucleari: entrambe le cose erano nell'aria. Continua la battaglia frattanto tra fautore e no di nuovi impianti idroelettrici: i Cantoni di montagna le vogliono in quanto fonte di nuove entrate, gli ecologisti sono decisamente contrari: occorre salvare – dicono – le ultime zone rimaste intatte.

Quindi al crescente bisogno di energia si risponde in sostanza precludendo la realizzazione di nuove fonti. Quello che pare un paradosso in effetti è però una soluzione logica: come sempre anche questa volta ci si accorge che la vera soluzione sta nel risparmio. Occorre risparmiare energia: questa la conclusione che si può trarre dal lungo, circostanziato dibattito alle Camere federali.

Chi non risparmia è invece la nostra aviazione che ha scelto il modello «F/A-18 Hornet» per sostituire i vecchi Mirage. Tre miliardi tutto compreso è il prezzo se si vuol restare al passo con i tempi della sofisticata tecnologia militare. Bocciato il «Mirage 2000» dei francesi, rinviato l'acquisto dello «JAS-Gripen» svedese, la scelta si era ridotta a due modelli statunitensi. Ha vinto il «calabrone», ne saranno acquistati 34 che, secondo calcoli delle alte sfere militari, dovrebbero bastare per la difesa aerea del nostro paese.

Dopo la decisione la critica si è focalizzata sul costo dell'operazione. Infatti il modello scelto è anche il più caro, circa il 15% in più rispetto all'altro caccia made in USA, ossia l'«F-16». Ma, dice il capo del Dipartimento militare federale Arnold Koller, è il rapporto tra qualità e prezzo a giustificare questa scelta. Un'altra critica riguarda il fatto che con questa scelta di alta tecnologia si è ipotecato anche il futuro: non sarà più possibile tornare indietro, siamo nella spirale dei mezzi più sofisticati e quindi più costosi. Dopo i caccia toccherà ai missili aria-aria e la scelta dovrà rispondere agli stessi criteri.

Il problema vero sta nel fatto che i costi per gli armamenti e la corsa alla loro qualità vanno diventando insostenibile per un piccolo paese. Sul piano finanziario anche la ricca Svizzera ce la può fare, ma i conti son da fare anche sul piano della capacità. «Per il nostro sistema di milizia – ha scritto opportunamente l'Argauer-Tagblatt – è difficile fare i conti con un tale velivolo e con la sua infrastruttura». Il che richiama necessariamente una conclusione, quella relativa al professionismo nel nostro esercito, che, alla luce della scelta fatta e della tendenza in atto, sembra irreversibile.

D.A.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

GASETTA ROMONTSCHA
CH - DISENTIS/MUSTER
Aufl. 2 x p. Woche 5,742
Argus Media No. 1128

7. Oktober 1988

337 1

Dil Cussegl federal

Sedecidius pigl F/A-18 Hornet

Il Cussegl federal ei sedecidius da cumprar il F/A-18 – in aviun da cumbat – da derivonza americana (foto). 34 maschinas da quei tip cuostan datier da 3 milliardas. Quellas duein remplazzar ils 30 «Mirage III». Durant la procedura d'evaluaziun ei il F/A-18 Hornet semussaus sco il pli adattau per la defensiun da nies spazi. Ins ha evaluau divers tips.

Revediu igl uorden d'asil

Il flum d'asilants fa quitaus al Cussegl federal. Oravontut en vesta al grond diember da tals ord la Terchia eisi da prender mesiras. Pusseivel eisi da dar suttetg ad els en centers dalla Confederaziun. Quei munta practicamein scamond da lavur. Era senza consultar avon ils Cantuns san ils asilants vegnir interrogai dallas autoritads federalas. Cun quellas mesiras vulan ins tener naven tons sco pusseivel u era gudignar temps. Il delegau per ils fugitivs survegn 30 emploiai dapli e 10 pli bia drova ei tier il survetsch da recuors dil departament federal da giustia e polizia pils asilants.

337 ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
GENEVA NEWS AND
INTERNATIONAL REPORT
CH - GENEVE
Circ. 10 x yearly 15,000
Argus Media No. 4525

November 1988

SWISS NEWS BRIEFS

The federal government is proposing a new law controlling the quality of Swiss wine. Vintners reportedly agree that a law establishing three categories of wine according to sugar levels of the grapes would be beneficial.

Tension is rising over increasing numbers of Turks seeking refuge here. Outcry was stong after a 7-year-old died of cold and exhaustion after an "refugee smuggler" deserted a group of Turks on a mountain pass in mid-October.

Adolf Ogi, the country's transportation minister, is resisting continuing pressure from neighboring European countries to open a "corridor" for 40-ton-truck transport across the country. Compromise on the issue may be necessary to keep Switzerland from becoming isolated from the EEC.

Opinion polls show that environmental problems are the main worry of the Swiss. Seventy-four percent queried cited the environment as a worry, followed by 66% concerned by drug use; worries about youth, energy and unemployment all bothered around 50% of the Swiss. "A very bad summer," said the Swiss hotel industry in summing up results for 1988. Visitors from the USA were the most missed, as 16% fewer of them spent nights in the country than in 1987, already a bad year.

Switzerland's rate of AIDS infection is the highest in Europe, at 76 cases per million inhabitants, followed by France and Denmark. The rate in the USA is 286 cases per million.

The Federal Council has chosen the McDonnell-Douglas F/A-18 Hornet as new combat plane of the air force and will sign a SFr3 billion order with the American company.

The Swiss parliament has voted to spend SFr65 million on the country's 700th birthday celebration, to be held at three locations around the country. Edouard Brunner is the new Swiss ambassador to the United States, replacing Klaus Jacobi who has been named a director of the Swiss foreign department.

Almost one million foreigners live in Switzerland, nearly 15% of the population. Foreign population was up 2.85% this year.

With some pressure from unions and the government, industry here has agreed voluntarily to cut out use of asbestos beginning in 1994, making Switzerland the first country in Europe to agree to do without the dangerous substance.

An initiative has been launched to allow workers who change jobs to transfer their equity in pension funds to their new positions. Lack of worker mobility is seen as the result of rules that have not allowed job-changers to recuperate the total of paid-in monies.

The parliament has voted down a proposed increase of speed limits to 100/130 km per hour. The present 80/120 limits will be up for change or renewal next year.

Winter is fondue season. The Swiss Cheese Merchants Association reminds us that 20 million portions of fondue were served here last year. It suggests keeping grated cheese in the freezer for instant entertaining. □

Jet Sale to Swiss Requires Right Stuff

Alps and Army Put General Dynamics, McDonnell to Test

By MARGARET STUDER
Special to THE WALL STREET JOURNAL

ZURICH – Two U.S. warplanes are locked in a dogfight over the narrow skies of neutral Switzerland.

General Dynamics Corp.'s F-16C Falcon and McDonnell Douglas Corp.'s F/A-18C Hornet are the final contenders for a three billion Swiss franc ($1.9 billion) contract to supply the Swiss air force with 40 fighters. The U.S. jets beat out France's Mirage 2000 and Sweden's JAS-39 Gripen for the final round.

With the Swiss Defense Department set to choose this fall, the contest looks close. Says spokesman Hans Rudolf Strasser: "Both planes are good. We'll take what suits Switzerland's special needs best."

The contract isn't large by international defense standards. But what Switzerland chooses will get noticed. The country previously ordered a new jet, the U.S. Tiger, in the 1970s. Swiss demands for top technology, durability and economy, as well as the country's small size and mountainous terrain, make "selling to the Swiss a trademark," says Oats Schwarzenberger, a General Dynamics director.

In the Swiss air force, where a son sometimes flies the same plane his father did, jets stay in action for as long as 30 years. As with their famed military bikes, the Swiss also make sure they can get plane replacment parts for decades.

"In no other country do military planes grow so old yet remain so hale and hearty as in Switzerland," the Zurich daily Neue Zuercher Zeitung wrote recently. "When they're considered ready for the museum in other armies, the planes are put through a rejuvenation cure with us, to emerge strengthened and fit for new tasks."

On-the-Spot Executives

Mr. Schwarzenberger says he sold the F-16 to Turkey by commuting from the U.S., but he couldn't do that here. Instead, he has set up an office a minute's train ride downhill from the federal government complex in Bern. "Don't get this wrong," he warns. "I'm not lobbying the politicians in Parliament House up there. I've got a big enough job supplying information . . . When they get down to something like this, the Swiss are meticulous and intensely demanding."

Not to be outdone, McDonnell Douglas's program development director, Neil Eddins, is also installed in Bern to oversee his company's efforts. "The evaluation is extremely thorough," he concurs. "The decision is wide open and I think it's going to be a very close thing."

What's more, the neck-and-neck U.S. battle takes place amid strong grass-roots interest in a country where every able adult male is in the Swiss army. "We've got 650,000 military experts in this country. And that doesn't include the retired soldiers," notes the Defense Department's Mr. Strasser.

Fan Letters

When the two rival planes were displayed at an airshow this summer, thousands of families turned out to judge for themselves. Letters from students arrive regularly at the Swiss offices of General Dynamics and McDonnell Douglas, written in careful English and taking sides.

"I'm fond of aviation. I will be a pilot in the Swiss air force. I saw the F-16. It's a fantastic plane. I hope the Swiss air force will buy it," wrote a 15-year-old to General Dynamics.

From a McDonnell Douglas fan: "I hope to see the Hornet over the skies of Switzerland."

With both companies offering so-called offset contracts equal to 100% of the order's value, Swiss industry is also following the events with acute interest. Potential business could include production of parts and defense-related items, joint ventures, direct U.S. purchases of Swiss goods or assistance in marketing them in the U.S.

"Several hundred companies should benefit," says Kurt Eckstein, secretary of the Swiss Association of Machinery Manufacturers.

In a speech to Swiss businessmen in Zurich last month, General Dynamics President Herbert Rogers said his company had developed a contract package that includes final assembly of the F-16 in Switzerland plus extensive parts manufacture and subassembly work. General Dynamics also is investigating joint opportunities between Swiss and U.S. companies. It has been made clear, Mr. Rogers added, that Switzerland isn't interested in cheap and easy, low-tech offset business.

Diplomats, too, have an interest in the sale. Swiss Trade Ambassador David de Pury denies any link between the fighter purchase and further U.S. landing rights for Swissair, the national airline. But Swiss and U.S. officials meet in Bern later this month to discuss a new destination for Swissair on the U.S. West Coast. And bilateral relations "can't be viewed fully in the abstract," Mr. de Pury concedes.

Coveted Airspace

The founding of the Swiss air force in 1914 was controversial. Because many citizens objected to the expense, pilots had to supply their own planes and remain unmarried, to avoid the state cost of supporting surviving relatives of any crash casualties.

But today the Swiss consider their air force, with some 60,000 men and women, essential not only to Switzerland's policy of armed neutrality, but also to European security. Says Air Force Cmdr. Walter Duerig: "We are convinced that the capability of Switzerland to safeguard its airspace at any time and in every situation has a peace-keeping effect in the central European theater."

On a map of Europe, Cmdr. Duerig points to the neutral bloc of Switzerland and Austria, bordered in the north and south mostly by nations of the North Atlantic Treaty Organization. To the east, the Warsaw Pact is only 15 minutes flying time from Switzerland. In the Alps, many areas are dead to radar surveillance, offering an open invitation to jets seeking to elude enemy defenses. "Swiss airspace represents a tempting operational field for foreign air forces," says Cmdr. Duerig.

To prevent this, Swiss skies represent a self-contained defense sector at Europe's core. From fully equipped shelters – many of them underground in solid rock caverns – Swiss planes lie ready to intercept any penetrators. A surveillance patrol is always on alert. During the Aeroflot boycott after the Soviets shot down a Korean airliner in 1983, Swiss pilots sat strapped into their planes, capable of reaching any point in Switzerland in minutes. Switzerland has 600 fighter pilots in its militia army, some 300 of whom also fly for Swissair.

"The Swiss are superb pilots," says General Dynamics' Mr. Schwarzenberger. "The cream of the crop are picked for the job."

Watching technological advances in the NATO and Warsaw blocs, the Swiss concluded that their current fleet of 300 fighters wasn't up to the task of the 1990s. The air force wanted a new generation of planes capable of flying low through surprise attacks, day or night in any weather, backed by refined electronics.

Sticklers for Price

Swiss Defense Minister Arnold has expressed regret that Switzerland couldn't buy from a neighbor with France's Mirage or another neutral country with Sweden's Gripen. But officials are also frank about the reasons. The Gripen, still under development, doesn't have a proven record. As for the Mirage, "the F-16 and the F/A-18 have a higher technology for a lower price," says Cmdr. Duerig.

The Swiss have exactly SFr3 billion for the purchase. After a scandal in the 1960s with Mirage cost overruns, they are sticking to it. The contenders "are the cheapest in this performance category," says Cmdr. Duerig. "The Tornado and the F-15 are almost double the price and therefore out of the question."

The F-16 is said to be about 20% less costly than the F/A-18, though no final price has been made public for either. General Dynamics calls the F-16 the fastest interceptor available – crucial in Switzerland's limited terrain. But McDonnell Douglas's F/A-18 has two engines that pilots like in case of flame-outs, as well as the on-board radar capacity needed to counter alpine interference.

But in April, when Zurich pilots publicly favored the F/A-18, they were quickly pulled back into formation. In a letter to his 600 pilots, Cmdr. Duerig asked for "discipline and complete discretion in connection with the evaluation of the two fighter planes."

U.K. Retailers Expect Sales To Stay Strong in September

AP-DOW JONES NEWS SERVICE

LONDON – U.K. shopkeepers and store managers are optimistic that consumer sales growth will remain strong in September as it did in August, according to a survey by the Confederation of British Industry.

But the survey of distributive trades said "it is too soon to be confident about prospects for next year."

Nigel Whittaker, chairman of the survey panel, said the results show that interest-rate increases have had a limited effect in slowing the growth of consumer demand. "This is to be expected as rises in mortgage rates have barely begun to hit the consumer," he said. Nevertheless, "their impact on consumer confidence could be quite substantial," he said. "Retailers are becoming increasingly cautious about the prospects for 1989."

The government engineered an increase in bank base lending rates to their current level of 12% from 7.5% in early June, prompting a rise in mortgage rates to between 11.5% and 11.7%. Mortgage rates are expected to rise further in October.

All the same, Mr. Whittaker reported that retail sales growth continued at a relatively fast pace in August, "reflecting the strong growth of real personal disposable income."

The U.K. Department of Trade and Industry will release provisional August retail sales data on Monday.