

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 156 (1990)

**Heft:** 6

  

**Artikel:** Das Projekt F/A-18 Hornet

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-60280>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.04.2026

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

gilt namentlich für den untersten Luftraum, in dem eine vollständige Radarabdeckung mit Bodenstationen aus topographischen Gründen nicht möglich ist. In diesem Bereich können modernste Angriffsflugzeuge wie Tornado oder SU-24 eingesetzt werden. Die Fliegerabwehr wird zudem eher statisch eingesetzt; die Verlegung eines Dispositives erfordert einen Zeitaufwand von mehreren Stunden. Schliesslich ist nur ein Teil unserer Fliegerabwehr nacht- und allwettertauglich. Selbst moderne Systeme wie Stinger erfordern für den Einsatz Sichtbedingungen. Eine konsequente Ausrüstung aller Flab-Systeme mit Radar oder anderen Sensoren wäre wesentlich teurer.

Moderne Kampfflugzeuge mit ihren weitreichenden Waffen sind dagegen in der Lage, innert weniger Minuten in beliebigen Räumen und Höhen Schwergewichte zu bilden. Sie

können dank ihres Radars anfliegende Luftfahrzeuge früher erkennen und bekämpfen als die Fliegerabwehr.

Eine Krisen- oder Konfliktsituation in der Luft kann aufgrund des vorhandenen Luftkriegspotentials im westeuropäischen Raum jederzeit innert Stunden entstehen. Unsere Flugwaffe kann mit Berufspersonal (Instruktoren, Überwachungsgeschwader und Bundesamt für Militärflugplätze) zeitgerecht eingesetzt werden. Dies gilt auch für das Flab-Lenk-waffen-System BL-64 Bloodhound. Der Einsatz des Gros der Fliegerabwehr setzt hingegen einen Mobilmachungsentscheid voraus. Die Erstellung der Einsatzbereitschaft dauert darnach Tage.

Die Sicherstellung einer wirkungsvollen Luftverteidigung erfordert deshalb sowohl Kampfflugzeuge als auch Fliegerabwehr und angemessene Aufklärungs- und Führungsmittel (Abb. 3).

## Zusammenfassung

Die permanente Fähigkeit zur Wahrung der Lufthoheit und eine starke Luftverteidigung haben eine grosse Abhaltungswirkung. Sie sind Voraussetzungen zur Erhaltung der Handlungsfreiheit und zum Schutz von Bevölkerung und Armee. Der Einsatz zur Verteidigung des Luftraumes muss mit verschiedenen Komponenten gleichzeitig durchgeführt werden können. Ein Verzicht auf einzelne Elemente würde die Wirkung der übrigen in Frage stellen. Neue Kampfflugzeuge sind dringend notwendig, um im Verbund mit der Fliegerabwehr und den Raumschutzflugzeugen den Kampf gegen feindliche Flugzeuge und Helikopter der neuen Generation bestehen zu können.

## Das Projekt F/A-18 Hornet

### Ausgangslage

Die Flugwaffe selbst verfügt heute über rund 280 Kampfflugzeuge:

- Hunter, aus den fünfziger und siebziger Jahren, haben in ihrer letzten Rolle als Erdkämpfer bis Ende 1995 aus technischen und taktischen Gründen ausgedient.
- Die Mirage III S + RS sind als Jäger und Aufklärer beschafft worden. Die Abfangjäger können aus taktischen Gründen und technischer Unterlegenheit ihre Aufgabe nicht mehr genügend erfüllen.
- Die F-5 Tiger II sind Ende der siebziger Jahre in den Dienst genommen worden. Diese Leichtkampfflugzeuge werden unter Sichtbedingungen in der Luftverteidigung eingesetzt.

### Die Projektdefinition

Die Evaluation des NKF begann Mitte 1985 mit der Erarbeitung der militärischen und rüstungsseitigen Anforderungen. Diese betreffen sowohl den Kampfeinsatz als auch den Betrieb und den Unterhalt. Dabei ist «Flugzeug» als Waffensystem zu verstehen, bei dem neben der Flugleistung die Waffen sowie die Feuerleit- und Navigationssysteme von gleichwertiger Bedeutung sind.

### Die Vorevaluation

Im Spätsommer 1986 begann die Vorevaluation mit den drei Flugzeugen **F-16 Fighting Falcon**, **F/A-18 Hornet**, **Mirage 2000**. Dies waren die einzigen Typen, die so weit entwickelt waren, dass sie vertieften Analysen und Flugversuchen durch die schweizerische Evaluationsequipe bei den Herstellern unterzogen werden konnten.

In zweiter Priorität wurden **JAS-39 Gripen**, **Lavi** und **F-20 Tigershark** geprüft. Noch während der Vorevaluation wurden die Flugzeugentwicklungen Lavi und Tigershark von den Produzenten aufgegeben; das Flugzeug Gripen befindet sich erst im Prototypstadium.

Die Vorevaluation ergab eindeutig, dass die Flugzeuge F-16 und F/A-18 den schweizerischen Anforderungen besser entsprechen und auch leistungsfähiger und preisgünstiger sind als das Flugzeug Mirage 2000.

Luftüberlegenheitsjäger vom Typ F-15 und Tornado wurden aus Kosten- und Dimensionsgründen nicht in Betracht gezogen.

### Die Hauptevaluation

Im Frühjahr 1988 begann die Hauptevaluation zwischen F-16 und F/A-18, die sich am Zeithorizont des Rüstungsprogrammes 1990 zu orien-

tieren hatte. Dazu gehörten, neben der Flugerprobung, die vertiefte Abklärung logistischer und technischer Fragen sowie diejenige der Beteiligungsmöglichkeit der schweizerischen Industrie. Beide amerikanischen Hersteller erklärten sich bereit, ihren Anteil am Vorhaben wirtschaftlich zu 100% zu kompensieren.

Das Flugzeug F/A-18 erwies sich gegenüber dem F-16 als überlegen, indem den höheren Beschaffungskosten (zirka 15%) eine höhere Leistung (zirka 30%) gegenübersteht.

Ausschlaggebend für die **Wahl des Flugzeuges F/A-18** durch den Chef EMD vom 3. Oktober 1988 waren neben dem Kosten/Nutzen-Verhältnis die im Alpenraum wichtigen sicheren Flugeigenschaften, die Qualität des Radargerätes und der elektronischen Ausrüstung sowie das Potential zur späteren Kampfwertsteigerung. Schliesslich lässt sich der F/A-18 gut und ohne umfangreiche «Helvetisierung» in unsere Luftverteidigung und Infrastruktur integrieren.

Es ist vorgesehen, das Flugzeug F/A-18 vorerst dem Überwachungsgeschwader zuzuteilen und von Berufspiloten fliegen zu lassen. Es wird aber im Laufe der Zeit auch von Milizpiloten geflogen werden können. Der Unterhalt wird, wie bei allen Mitteln der Flugwaffe, durch die Milizformationen der Flugplatzbrigade und durch das Bundesamt für Militärflugplätze sichergestellt. Mit der Einführung des Waffensystems F/A-18 ist keine Erhöhung des Personalbestandes verbunden. ■