

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 165 (1999)

Heft: 5

Artikel: F/A-18-Beschaffung vor dem erfolgreichen Abschluss

Autor: Lyoth, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-65961>

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: 15.01.2026

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

F/A-18-Beschaffung vor dem erfolgreichen Abschluss

Peter Lyoth

«Dem F/A-18 ein schickliches Begräbnis bereiten», empfahl eine Schweizer Tageszeitung im Mai 1992 dem Nationalrat. Parlament, Volk und Stände sahen es anders und stimmten der Beschaffung zu. Totgesagte leben manchmal länger. Im Sommer 1993 wurden die Beschaffungsverträge zu einem der grössten und schwierigsten Rüstungsvorhaben der Schweizer Armee unterzeichnet. Jetzt steht die Beschaffung vor ihrem erfolgreichen Abschluss.

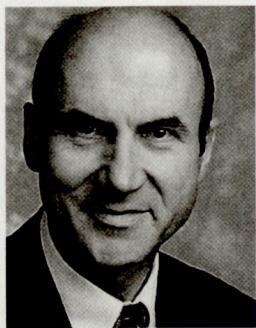
Die Schlagzeilen verschiedener Medien prophezeiten dem Schweizer Volk wiederholt und über lange Zeit nichts Gutes:

«Riesenkrach um das Schweizer Kampfflugzeug / Neuer Rüstungsskandal droht / Druck gegen F/A-18-Beschaffung aufgebaut / F/A-18 immer stärker unter Beschuss / F/A-18-Kauf führt in die Irre / F/A-18: 800 Millionen futsch? / F/A-18: Zu früh bestellt, zu viel bezahlt»

Noch ist die mit der Ablehnung der GSoA-Initiative vom 6. Juni 1993 freigegebene Beschaffung nicht abgeschlossen, und noch sind die dem Schweizer Volk 1991 in der Botschaft über die Beschaffung der F/A-18-Kampfflugzeuge abgegebenen Versprechen nicht vollständig erfüllt. Aber ein halbes Jahr vor der Abgabe des letzten Flugzeuges an die Luftwaffe sind die Anzeichen für einen erfolgreichen Abschluss dieses komplexen Rüstungsvorhabens gut. Alle wichtigen Eckdaten, wie Qualität, Kosten und Termine, lauten nach wie vor positiv. Die düsteren Prognosen selbsternannter «Experten» sind erfreulicherweise nicht eingetroffen.

Das öffentliche Interesse am F/A-18-Programm ist überwältigend: die SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme AG hat in Emmen bisher rund 14000 Besucher durch die Endmontage geführt, und in Payerne haben rund 5000 Besucher von der Luftwaffe einen Einblick in die moderne Flugsimulator-Anlage und die Pilotenausbildung erhalten.

Im folgenden werden einige positive Meilensteine des Gesamtprogramms sachlich dargelegt. Damit soll aber nicht verschwiegen werden, dass im einzelnen in allen Projektressorts zahlreiche Probleme zu meistern sind.



**Peter Lyoth,
Projektoberleiter F/A-18,
Vizedirektor, Gruppe Rüstung,
3003 Bern.**

Die Beschaffung schliesst mit Minderkosten

Mit der operationellen Bereitschaft der zweiten F/A-18-Staffel auf Ende 1998 wurde ein wichtiger Programmmilestein termingemäss erreicht. Auf den gleichen Zeitpunkt konnte die Projektleitung sich abzeichnende Minderkosten von rund 200 Millionen Franken bekanntgeben. Besonders erfreulich ist dabei, dass dies nichts mit der günstigen Entwicklung des Dollarwechselkurses zu tun hat, sondern auf echte Einsparungen im Programm zurückzuführen ist. Allfällige Minderkosten aus den Dollarzahlungen kommen nicht dem VBS, sondern der Bundeskasse zugute.

Schweizer Konfiguration

Die Schweizer Flugzeuge wurden – auch aus finanziellen Gründen – weitgehendst in der Ausrüstung der US Navy beschafft. Zwei Besonderheiten zeichnen sie jedoch aus:

- dank einer mit Titan verstärkten Struktur weisen die Schweizer F/A-18 eine wesentlich höhere Einsatzlebensdauer als die amerikanischen Maschinen auf;
- durch den Einsatz einer von der SF konstruierten, besonders aerodynamischen Aufhängevorrichtung für Luft-Luft-Lenkwaffen (Swiss Low Drag Pylon) wurden für unsere F/A-18 kosteneffiziente operationelle Flugleistungsverbesserungen erzielt.

Landung mit dem Fanghaken auf dem Flugp





Noch bessere Flugleistungen dank aerodynamischer Waffenaufhängung
Links: Swiss Low Drag Pylon.
Rechts: US Navy Standard Pylon.

Flugversuche in den USA

Im Rahmen des Qualifikations- und Verifikationsprogramms haben Piloten der Gruppe Rüstung und der Luftwaffe auf dem Testgelände von China Lake, Kalifornien 1996/97 mit Schweizer F/A-18-Flugzeugen Luft-Luft-Lenkwaffen vom Typ Sidewinder und AMRAAM erfolgreich abgeschossen.

Beteiligung der Schweizer Industrie

Die beteiligten inländischen Firmen haben die Fabrikation von F/A-18-Teilen für die Schweizer Flugzeuge termingerecht abgeschlossen. Für einzel-

Gruppe Rüstung



Eckdaten einer positiven Zwischenbilanz (Stand: Ende März 1999)

- Baugruppen- und Teilefabrikation durch die Schweizer Industrie abgeschlossen
- 27 Flugzeuge termingerecht an die Luftwaffe abgegeben
- Endmontagearbeiten an den restlichen Flugzeugen aufgenommen
- 26 Piloten auf F/A-18 umgeschult
- Zwei Fliegerstaffeln operationell bereit (Fl St 17 und 18)
- In über 5100 Einsätzen rund 4100 Flugstunden absolviert
- Berufspersonal für Instruktion, Betrieb und Unterhalt ausgebildet
- Zwei Umschulungskurse für Miliz-Bodentruppen abgeschlossen (cp av 3, cp av 2)
- Alle Radarlenkwaffen Amraam in der Schweiz eingelagert
- 340 Schweizer Firmen haben Kompensationsaufträge im Umfang von rund 2 Milliarden Franken erhalten
- Programm-Minderkosten von rund 200 Millionen zeichnen sich ab

ne dieser Teile haben sich Schweizer Firmen als weltweite Alleinlieferanten (sole source) qualifiziert. Die amerikanischen F/A-18-Hersteller werden ihre vertraglich vereinbarten Kompensationsverpflichtungen vorzeitig erfüllen. Der Umfang der anerkannten Ausgleichsgeschäfte hat bereits den Wert von rund 2 Milliarden Franken erreicht. Am Erfolg beteiligt sind insgesamt über 340 Schweizer Unternehmen aus allen Landesteilen.

Der Aufwand auf unter 6000 Stunden reduziert. Im Rahmen des Abnahmeprogrammes der Gruppe Rüstung muss jede Maschine nach der Endmontage rund 250 Prüfpunkte am Boden und in der Luft erfüllen, bevor sie der Luftwaffe abgegeben wird.

Umschulung und Einführung

Folgende Umschulungskurse für Piloten und Bodentruppen wurden erfolgreich durchgeführt bzw. sind noch geplant:

Formationen	Einsatz-Flpl	Jahr
Fl St 17 und cp av 3	Payerne	1997
Fl St 18 und cp av 2	Sion	1998
Fl St 11 und Fl Kp 11	Meiringen	1999

Betriebs-/Unterhaltsbereitschaft

Die Ausbildung des Berufspersonals für den Betrieb und den Unterhalt der Stufe A (truppennaher Unterhalt) ist abgeschlossen; für den Unterhalt Stufe B/C (truppenferner Unterhalt) finden 1999 die letzten Kurse statt.

Das Ersatz- und Bodenmaterial ist grösstenteils ausgeliefert, der Triebwerkprüfstand und das Gros der Testbänke für Avionik und Geräte ist in Betrieb genommen.

Einsätze

Seit der Abgabe des ersten Flugzeuges wurden von der Luftwaffe in über 5100 Einsätzen insgesamt rund 4100 Flugstunden produziert. Sie hat 1998 mit F/A-18-Maschinen an zahlreichen Übungen und Einsätzen im Ausland teilgenommen – so in Südalitalien, Holland, Norwegen und über der Nordsee – und dabei wertvolle Erfahrungen, u.a. betreffend Interoperabilität, gewonnen.