

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 63 (1988)

**Heft:** 12

  

**Artikel:** Auch Kanadas Piloten fliegen die "Hornet"

**Autor:** Kindle, Markus

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-716863>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

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

## Auch Kanadas Piloten fliegen die «Hornet»

Von Leutnant Markus Kindle, Münchenstein

Kanadas Beitrag zur Verteidigung Europas begann 1950 mit der Gründung der 1. Luftwaffendivision der königlich kanadischen Luftwaffe (RCAF – Royal Canadian Air Force). Die kanadischen Luftstreitkräfte stehen heute mit ihren 3 CF-18 «Hornet» Staffeln der NATO für Operationen in Mitteleuropa zur Verfügung und leisten damit einen bedeutenden und respektierten Beitrag zur Luftverteidigungskapazität der NATO.



CF-18A, Hornet, der 1. Canadian Air Group. Zu beachten ist das aufgemalte Cockpit an der Rumpfunterseite, das im Luftkampf den Gegner täuschen soll.

### Die 1. Luftwaffengruppe

Als man vor 38 Jahren die 1. kanadische Luftwaffendivision aufstellte, befand sich ihr Hauptquartier in Metz, Frankreich. Die Division bestand damals aus 12 Staffeln, die in vier Geschwader unterteilt wurden und die auf den Militärflugplätzen Marville und Grostenquin in Frankreich, Zweibrücken und Baden-Söllingen in der Bundesrepublik Deutschland stationiert waren. Ausgerüstet waren die kanadischen Luftstreitkräfte in Europa zuerst mit der CI-13 «Sabre» und später mit dem Allwetterkampfflugzeug CF-100 «Canuck». Bei beiden Typen handelt es sich um amerikanische Kampfflugzeuge – die North American F-86 «Sabre» respektive die North American F-100 «Super Sabre» – die in Kanada unter Lizenz gebaut wurden. Ein weiteres Kapitel in der Geschichte der 1. Luftwaffendivision begann 1962 mit der Umrüstung und Ankunft der CF-104 «Starfighter». Rund 132 «Starfighters» wurden mit C-130 «Hercules» Transportflugzeugen von Kanada nach Europa geflogen. Bereits im Dezember 1962 war die erste CF-104 Staffel, die 427. in Zweibrücken, einsatzbereit.

Als sich Frankreich 1966 aus der militärischen Integration der NATO zurückzog, wurden die kanadischen Luftwaffeneinheiten aus Frankreich abgezogen und in die Bundesrepublik Deutschland verlegt. Nach dem Abzug aus Frankreich im Jahre 1967 entschied sich das

kanadische Verteidigungsministerium, die kanadische Luftwaffe in Europa neu zu gliedern. 1970 wurde die 1. kanadische Luftwaffendivision durch die erste kanadische Luftwaffengruppe (1. Canadian Air Group – CAG) ersetzt. Das Hauptquartier der in Europa stationierten Einheiten ist in Lahr (Baden-Württemberg) beheimatet, und die beiden Militärflugplätze, die den Kanadiern zur Verfügung stehen, befinden sich in Lahr und in Baden-Söllingen. Im Herbst 1970 bestand die 1. Canadian Air Group nur noch aus 3 Staffeln, es waren dies die 421., 439. und 441. Squadron. Die restlichen neun Staffeln wurden entweder aufgelöst oder nach Kanada zurückverlegt. 1972 gab die kanadische Regierung unter Premierminister Trudeau bekannt, dass ab sofort die drei der NATO unterstellten Staffeln zur konventionellen Rolle überwechseln würden und im Ernstfall keine Einsätze mit Atomwaffen geflogen werden. Damit endete ein langwieriger politischer Streit über die Ausrüstung der kanadischen Streitkräfte mit Atomwaffen.

### Indienststellung der CF-18 «Hornet»

Im Juni 1985 begann für die 1. Canadian Air Gruppe mit der Ankunft der ersten CF-18 «Hornet» Kampfflugzeuge eine neue Ära. Als Nachfolgemuster für die bereits veralteten CF-101 «Voodoo», CF-104 «Starfighter» und CF-5 «Freedom Fighter» bestellte die kanadische Luftwaffe, bei McDonnell Douglas, 137 Kampfflugzeuge vom Typ F-18.

Die in Comox, British Columbia, stationierte 409. Squadron «Nighthawks», die dem nordamerikanischen Luftverteidigungskommando (NORAD – North American Air Defense) unterstellt war, wurde 1984 auf das neue Waffensystem CF-18 umgeschult. Vorher flogen die «Nighthawks» den Abfangjäger CF-101 «Voodoo». Ein Jahr später wurde die Staffel in die Bundesrepublik auf den Luftwaffenstützpunkt Söllingen versetzt. Sie war damit die erste mit CF-18 ausgerüstete Einheit, die in Europa zum Einsatz kam. Die Piloten der 421. und 439. Staffeln, die seit den fünfziger Jahren in Europa im Einsatz stehen und mit dem «Starfighter» ausgerüstet waren, wurden im Herbst 1984 respektive Herbst 85 in Cold Lake, Kanada, auf die «Hornet» umgeschult. Die letzte «Starfighter» Staffel, die 441. «Silver Fox», wurde am 26. Februar 1986 in Söllingen aufgelöst und durch die oben erwähnte 409. Staffel ersetzt. Ihre CF-104 «Starfighter» wurden im Rahmen der NATO Militärhilfe der türkischen Luftwaffe übergeben.

Die CF-18 der kanadischen Luftstreitkräfte stehen als **Abfangjäger** im Rahmen des nordamerikanischen Luftverteidigungskommandos (NORAD) im Einsatz. In Europa erfüllen sie die taktische Kampfrolle zur Unterstützung der Alliierten Luftstreitkräfte im mitteleuropäischen Raum.

### Die kanadischen Militärflugplätze in der BRD

Der kanadische Luftwaffenstützpunkt Baden-Söllingen liegt ca 10 km westlich von Baden-Baden. Direkt neben dem Rhein begannen 1951 französische Pioniersoldaten mit dem Bau eines, aus deutschen Reparationszahlungen finanzierten, Flugplatzes. Nach der Fertigstellung, im Jahre 1953, wurde er den kanadischen Streitkräften übergeben. Seither wurde der 5,37 km<sup>2</sup> grosse Flugplatz ständig ausgebaut und modernisiert.

Zurzeit sind in Baden-Söllingen folgende Einheiten stationiert:

- 409. Staffel «Nighthawks»
- 421. Staffel «Red Indians»
- 439. Staffel «Tigers»
- 1. Instandsetzungs- und Wartungsstaffel
- 2. Leichtes Infanteriebataillon
- die mit 40 mm Kanonen ausgestattete 128. Flugplatz- und Luftverteidigungsbatterie

Insgesamt mehr als 2300 Soldaten und Zivilangestellte leisten hier ihren Dienst. Mit Familienangehörigen leben jedoch rund 6000 kanadische Staatsangehörige in den Gemeinden rund um den Militärflugplatz. Mit einem Jahresetat von ca 130 Millionen D-Mark ist der kanadische Flugplatz auch ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor für die Region.

Der Militärflugplatz von Lahr ist der Anlaufpunkt für die aus Kanada kommenden Versorgungsflüge. Hier sind nur die 412. Transport Squadron mit ihren Transportflugzeugen, vom Typ «Dash 8», und die 444. Helicopter Squadron, ausgerüstet mit «Kiowas», stationiert. Die 412. Squadron hat die Aufgabe, zwischen den verschiedenen Garnisonen und den jeweiligen NATO Kommandostellen einen regelmässigen Flugdienst aufrecht zu erhalten.

Die kanadischen Einheiten sind der 4. ATAF (Allied Tactical Air Force) angegliedert, stehen aber in Friedenszeiten unter kanadischem Befehl. Im Ernstfall werden sie dem zuständigen NATO Kommando unterstellt.



Seit 1985 sind im badischen Söllingen CF-18 der 1. CAG stationiert.

## Die F-18 «Hornet»

Die McDonnell F-18 «Hornet» basiert ursprünglich auf einem Entwurf der Firma Northrop. Für ihr Lightweight Fighter (LWF) Projekt bestellte die US Luftwaffe 1972 bei Northrop zwei Prototypen vom Typ YF-17 und bei der Firma General Dynamics zwei YF-16. Mit diesem LWF Programm forderte die US Air

### FA-18 als neues Kampfflugzeug der Schweizer Armee vorgeschlagen

Der Chef des Eidgenössischen Militärdepartementes, Bundesrat Arnold Koller, hat anfangs Oktober 1988 im Einvernehmen mit dem Bundesrat die Typenwahl für ein neues Kampfflugzeug der Schweizer Armee getroffen. Bei der Evaluation zwischen den beiden amerikanischen Flugzeugen F-16 und FA-18 errang letzterer den ersten Platz. Die Evaluation ergab, dass der FA-18 zwar etwas teurer ist, dank seiner höheren Leistungsfähigkeit aber eindeutig die kostenspezifischere Lösung darstellt. Die Beschaffung der neuen Kampfflugzeuge soll dem Parlament mit dem Rüstungsprogramm 1990 beantragt werden. Geplant ist die Beschaffung von 34 Flugzeugen. Der zur Verfügung stehende Kredit bleibt auf drei Milliarden Franken plafoniert. Die-



Die F/A-18 Hornet, das neue Schweizer Kampfflugzeug bei der ersten Vorführung in der Schweiz im April dieses Jahres auf dem Militärflughafen in Payerne.ap.

ser Betrag ist in der langfristigen Finanzplanung gesichert. Er umfasst neben den Flugzeugen die Ausrüstung für die Elektronische Kriegführung (EKF), die modernsten gegenwärtig beschaffbaren Luft-Luft-Lenk Waffen, Ersatzteile, Ausbildungshilfen, Bodenausrüstungen, Ausrüstungen für den Fachstellenunterhalt und Mehrkosten für die direkte Industriebeteiligung. Die durchgeführte Evaluation basiert auf operationellen, logistischen, technischen, kommerziellen und industriellen Abklärungen. Beide in die Endauswahl gelangten Flugzeugtypen wurden in der Schweiz im April/Mai 1988 einer einlässlichen Erprobung unterzogen. Ausschlaggebend für den Entscheid zugunsten des FA-18 waren unter anderem seine besonders sicheren Flugeigenschaften, die dem Flugzeug bei einem Einsatz aus unserem Alpenraum heraus grosse Sicherheiten verleihen. Der FA-18 ist mit einem hervorragenden Radargerät und weiteren elektronischen Systemen ausgerüstet, die beim Einsatz über unserem stark gegliederten Gelände wesentliche Vorteile erbringen. Er verfügt über ein grosses Kampfkraftsteigerungspotential. Das Cockpit gewährt dem Piloten jederzeit eine hervorragende Situations- und Kampfübersicht; dies ist wegen der zahlenmässigen Unterlegenheit, in die sich unsere Piloten im Kampf meist gedrängt sehen dürften, von grosser Bedeutung. Auch in logistischer und wirtschaftlich-industrieller Hinsicht bietet der FA-18 gute Voraussetzungen. Die Betriebskosten des FA-18 dürften sogar niedriger ausfallen als beim eingeführten Mirage.

Info EMD



Ein Transportflugzeug der kanadischen Luftwaffe vom Typ Dash 7 im Landeanflug auf Lahr.

Force ein neues, preiswertes Leichtbau-Kampfflugzeug für die achtziger Jahre. 1974 wurde das LWF Programm überarbeitet und in «New Air Combat Fighter Project» umgetauft. Gesucht wurde nun ein modernes Kampfflugzeug für die achtziger und neunziger Jahre. Nach einer gründlichen Evaluation wurde im Januar 1975 die General Dynamics mit ihrer YF-16 «Fighting Falcon» als Siegerin des AFC Programm ausgerufen. Seit 1979 steht die F-16 beim Tactical Air Command der US Luftwaffe im Einsatz.

Der Entscheidung für den «Fighting Falcon» bedeutete aber keineswegs das Ende der YF-17. Die amerikanische Marineflugwaffe, die einen Nachfolger für die F-4 «Phantom» und A-7 «Corsair» suchte, begann sich sowohl für die YF-16 als auch für die YF-17 zu interessieren. Da Northrop über keine Erfahrung im Bau von Marinekampfflugzeugen hatte, suchte man einen Partner, der auf diesem Gebiet das «Know how» besass. Diesen Partner fand man mit McDonnell Douglas. Northrop und McDonnell begannen nun die YF-17 zu «navalisieren», das heisst, sie den Forderungen der US Navy anzupassen. Die ganze Grundkonzeption der YF-17 konnte beibehalten werden, verbessern musste man nur die Reichweite, die Langsamflugeigenschaften und zudem die Eignung für den Einsatz von Flugzeugträgern. Als Neuerung erhielt das Flugzeug ein modernes «Fly-by-wire» Flugsteuerungssystem.

Im Mai 1975 gab die amerikanische Marine grünes Licht für die volle Entwicklung der F-18 «Hornet», wie die modifizierte YF-17 von nun an bezeichnet wurde. Am 13. September 1978 startete die erste F-18 zu ihrem Jungfernflug. Des öfteren wollte man das F-18 Projekt zu Fall bringen. Einerseits lag das an den anfänglichen technischen Schwierigkeiten; das zuge-sagte Gewicht konnte nicht gehalten werden, das Fahrgestell und gefährliche Schwingun-



Dash 8, Transportflugzeug, beim Start in Lahr

gen bereiteten den Konstrukteuren Kopfzerbrechen. Andererseits traten gewaltige Kostenüberschreitungen auf, die infolge einer hohen Inflationsrate ins Unermessliche stiegen. Trotzdem konnten planmässig ab Oktober 1979 Trägertauglichkeitsversuche durchgeführt werden, die ein Jahr später erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Die ersten bordgestützten Verbände der US Navy wurden 1983 mit der F-18 ausgerüstet.

Die «Hornet» wird von zwei General Electric Turbofan-Triebwerken angetrieben. Sie hat eine Überführungsreichweite von 3700 km ohne Luftbetankung und einen Aktionsradius von rund 740 km, dh ohne Aussentanks und mit voller Bewaffnung. Ihre Höchstgeschwindigkeit wird vom Hersteller mit Mach 1,8 angegeben. Die F-18 kann in der Luft betankt werden und ist fähig drei Aussentanks zu tragen. Die Bewaffnung besteht aus einer 20 mm M61 A1 Vulcan Kanone mit 540 Schuss, und die Kampfmittelzuladung beträgt 8600 kg. Die kanadischen CF-18 zum Beispiel haben neun Waffenstationen: Zwei Flügelstationen für Sidewinders; zwei Aussenbordstationen für Luft-Boden-Waffen, Sidewinders oder Sparrows Lenk Waffen; zwei Innenstationen bei den Flügeln für Treibstofftanks oder Luft-Boden Waffen; zwei Rumpfstationen für Luft-Luft- oder Luft-Boden-Bewaffnung und eine Zentrumsstation für Treibstoff oder Luft-Boden-Waffen.

Die Firma McDonnell tritt als Hauptauftragnehmer auf, während Northrop mit 40% als Unterauftragnehmer fungiert.

Seit 1983 wird die F-18 an die US Navy (Bedarf rund 1377 Maschinen) und das US Marine Corps (322) ausgeliefert. Die «Hornet» ersetzte die F-4 «Phantom» als Luftkampf- und Begleitjäger und die A-7 «Corsair» als Jagdbomber.

Als Ergebnis des «New Fighter Aircraft» Evaluationsprogramm bestellte Kanada, im Jahre 1980, 137 «Hornets». Inzwischen liess das kanadische Verteidigungsministerium verlauten, dass man noch zusätzlich 25 F-18 erwerben wolle.

1984 wählte die australische Luftwaffe die F-18 als Nachfolgemuster für ihre Mirage III und bestellte 75 «Hornets».

Zurzeit arbeitet McDonnell an einer Weiterentwicklung der F-18. Diese «Hornet 2000», wie die Weiterentwicklung genannt wird, will man den Europäern anbieten, da Entwicklung und Bau dieser Maschine billiger sein soll als der ihrer beiden europäischen Rivalen: Die französische «Rafale» und das «European Fighter Aircraft» Projekt. Die «Hornet 2000» ist mit Canards ausgerüstet und soll über modernste Elektronik verfügen. ■