Flieger und Flab im Manövereinsatz

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **39 (1966)**

Heft 11

PDF erstellt am: **03.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-517797

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ein weiteres Beispiel zeigt den Unterschied zwischen der Leistungsfähigkeit einer Alouette II und derjenigen eines Maultieres: Transport von Material vom Rosegtal auf die Fuorcla-Surley. Die Alouette II benötigte durchschnittlich 7 Minuten Steig- und Rückflugzeit für den Transport von 200 kg Material. Das Maultier bewältigte mit 125 kg die gleiche Srecke in 2 3/4 Stunden. Damit entspricht eine Alouette II theoretisch der Transportkapazität von 32 Maultieren.

Eine besonders wichtige Einsatzart des Helikopters stellt der Transport von Verwundeten im Gebirge dar. Sehr oft ist der Helikopter das einzige Transportmittel, um Verwundete rechtzeitig in ärztliche Pflege zu bringen. Das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen unterhält während des ganzen Jahres einen Helikopter-Rettungsdienst, der von allen im Dienst stehenden Truppen Tag und Nacht und auch an Sonn- und Feiertagen angefordert werden kann. Er wird auch dort eingesetzt, wo die zivile Rettungsflugwacht im Augenblick nicht in der Lage ist, helfend beizustehen.

Im Gegensatz zum Flachland, wo der Helikopter gegebenenfalls auch durch bodengebundene Mittel ersetzt werden könnte, ist er im Gebirge sehr oft das einzige Mittel, mit welchem innert nützlicher Zeit Transporte, Verbindungen und Beobachtungen durchgeführt werden können.

4. Der Einsatz der Fliegerabwehr

Der Einsatz von grossen Teilen unserer Flugwaffe bot die Möglichkeit, den Einsatz der Fliegerabwehr zu schulen und zu überprüfen, wobei sich für die Fliegerabwehr im Gebirge besondere Probleme stellten. Neben den Fliegerabwehrtruppen, welche den Divisionen fest zugeteilt sind, gelangten zwei Fliegerabwehrregimenter zum Einsatz, die nächstes Jahr auf 35 mm radarisierte Fliegerabwehr umgeschult werden. Die Grosszahl von Fliegern und Fliegerabwehrmitteln gab besonders auch dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen Gelegenheit, die so wichtige Koordination zwischen diesen beiden Waffen durchzuführen.

Flieger und Flab im Manövereinsatz

In bisher unbekanntem Ausmasse beteiligten sich die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Herbstmanövern des Geb. AK 3. Im Einsatz standen ihr Stab, ein Fliegereinsatzstab, zwei Flieger-, zwei Flugplatz-, zwei Flab- und ein Fliegernachrichtenregiment, mehrere Leichte Fliegerstaffeln sowie erstmals eine Lenkwaffenbatterie (Bloodhound). Je zwei Drittel der Flugwaffe und der Flugplatzregimenter waren damit in den Manövern engagiert. Den Parteien standen insgesamt 180 Kampfflugzeuge und ungefähr 50 Leichtflugzeuge zur Verfügung.

Oberstkorpskommandant *Eugen Studer* orientierte die Presse auf dem Flugplatz Buochs über die komplexen Führungsprobleme für seine Einsatzzentrale. Erstmals hatten die Berichterstatter dabei auch Gelegenheit zu verfolgen, wie eine Hunter-Doppelpatrouille aus Felskavernen heraus startete.

Beim Manövereinsatz der Flieger- und Flabtruppen geht es hauptsächlich um Fragen der Luftraumverteidigung mit Flugzeugen, Lenkwaffen und Kanonen, die rasche Erfassung der Luftlage und eine zeitgerechte Befehlsgebung bis zu den untersten Einheiten. Flugwaffe wie auch Verbindungsmittel sind in hohem Masse auf ihre Unterhaltsorgane angewiesen. Nur eine Übung in grossem Stile erlaubt es, die Sättigungsgrenze dieser Spezialeinheiten zu fixieren. Daneben sollen auch die Verbindungen zwischen der Flugwaffe und der überall verstreuten kleinkalibrigen Flab erneut überprüft werden. Es geht darum, zu verhindern, dass Flugzeuge durch die eigene Flab abgeschossen werden. Bei der Kleinheit unseres Geländes und der sehr grossen Zahl von leichten Flabkanonen ist dieses Problem für die Schweiz von erstrangiger Bedeutung.

Venom technisch noch nicht veraltet

Oberstkorpskommandant Studer betonte in Buochs erneut, dass die Venom-Flugzeuge erst in den Jahren 1978 bis 1980 technisch überaltert sein werden. Taktisch sind sie jedoch schon heute nur noch bedingt einsatzfähig und bedürfen mindestens im Zielgebiet des Schutzes durch

leistungsfähigere Flugzeuge. Im Meinungsstreit um die Helikopter vertrat Oberstkorpskommandant Studer die Auffassung, dass Gross-Helis für die spezifisch schweizerischen Verhältnisse nach wie vor nicht benötigt würden, hingegen die Beschaffung von weiteren Maschinen von der ungefähren Leistungskapazität der bereits eingeführten Alouette II und Alouette III erwünscht wäre.

Der Schweizer Pilot im Vorteil

Über die Besonderheiten des Fliegereinsatzes im Gebirge orientierte Oberst Bachmann, Kommandant des Überwachungsgeschwaders. Meteorologische und topographische Verhältnisse erschweren den Einsatz. Es bedarf einer äusserst guten Geländekenntnis, um die bezeichneten Zielgebiete wirklich zu finden. Nicht zu unterschätzen ist schliesslich auch die Kabelgefahr. Das Gebirge weist aber nicht nur negative Faktoren für den Einsatz der Flugwaffe auf, sondern es bringt dem erfahrenen Piloten auch gewisse Vorteile. Hänge und Kreten bilden hervorragende Deckungs- und Tarnmöglichkeiten, auch gegen die Radarerfassung. Das Überraschungsmoment kann weitgehend ausgenützt werden, sofern die Piloten über gute Geländekenntnisse verfügen. Hier sind unsere schweizerischen Piloten gegenüber einem potentiellen Gegner stark im Vorteil.

Reparaturarbeiten in Felskavernen

Die Fliegerbodentruppe hat die Flugzeuge bereitzustellen, zu unterhalten und zu reparieren. Ihr Ziel ist es, den fliegenden Verbänden jederzeit eine möglichst grosse Anzahl einsatzbereiter Maschinen zur Verfügung stellen zu können. Über diese wichtige Organisation orientierte in Buochs Oberstbrigadier Gerber, Direktor der Militärflugplätze.

Die technischen Arbeiten am Flugzeug werden in eine Wartungsstufe und drei Reparaturstufen aufgeteilt. Gegenüber dem Ausland hat die schweizerische Fliegertruppe den grossen Vorteil, dass die technischen Arbeiten am Flugmaterial zum grossen Teil in gut geschützten Felskavernen erledigt werden können. Die enge Zusammenarbeit mit der Direktion der Militärflugplätze ermöglicht es, auch Milizpersonal auf einem kriegsgenügenden Ausbildungsstand im Umgang mit dem modernen Flugmaterial zu halten.

Winterlicher Nachtorientierungslauf der SOG

Die Offiziersgesellschaft Luzern als Organisator der zehnten Auflage dieser wertvollen militärischen Prüfung für Offiziere, Unteroffiziere, und erstmals auch für Soldaten und FHD, konnte wohl kaum ahnen, dass ihre Veranstaltung von einem frühen Wintereinbruch überrascht werde. Eine kompakte, mehrere Zentimeter hohe Schneedecke lag nämlich in dieser Nacht (29. / 30. Oktober) im Laufgebiet der Krienseregg und dem Eigental und verlagerte dadurch das Hauptgewicht weitgehend auf die konditionelle Verfassung der Wettkämpfer. Fragen über Kameradenhilfe und Militärorganisation sowie Handgranatenwerfen und Schiessen lockerten den fair angelegten Kartenlauf auf. Die Hauptklasse (Of. schwer) hatte 11,3 km und die B-Klasse (Of. leicht) 8,3 km zurückzulegen. Den Unteroffizieren setzte man eine Distanz von 7 km mit rund 200 m Höhendifferenz vor, während die Angehörigen des FHD 5,8 km zurücklegen mussten.

Der Ausbildungschef der Armee, Oberstkorpskdt. Hirschy, der mit weiteren hohen Offizieren einen Teil des Parcours im Eigental abmarschierte, lobte den Einsatz der Wettkämpfer, die sich trotz Schneetreiben und Kälte nicht von der Teilnahme abhalten liessen. Er hätte wohl gerne noch mehr als 450 Konkurrenten gesehen, die ja nur eine sehr kleine Auslese aus dem ganzen Kader der Armee darstellten. Was besonders auffiel, war das Fehlen von Offizieren und Unteroffizieren des hellgrünen Dienstes. Während bei früheren Veranstaltungen immerhin einige Patrouillen der OVOG anzutreffen waren, vertrat diesmal eine einzige Fourierpatrouille von der Sektion Zürich den Fourierverband. Dabei wäre doch gerade auch der Umgang mit Karte und Kompass unter erschwerten Bedingungen, wie sie ein Nacht-OL stellt, eine wertvolle Ergänzung unseres Tätigkeitsprogrammes. *Lo.*