Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 149 (2004)
Heft: 9: Spécial "90 ans des Forces Aériennes suisses"

Artikel: Einsatz : alles hat sich danach zu richten
Autor: Nussbaum, Juerg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-346399

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: 07.07.2025

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

Einsatz – alles hat sich danach zu richten

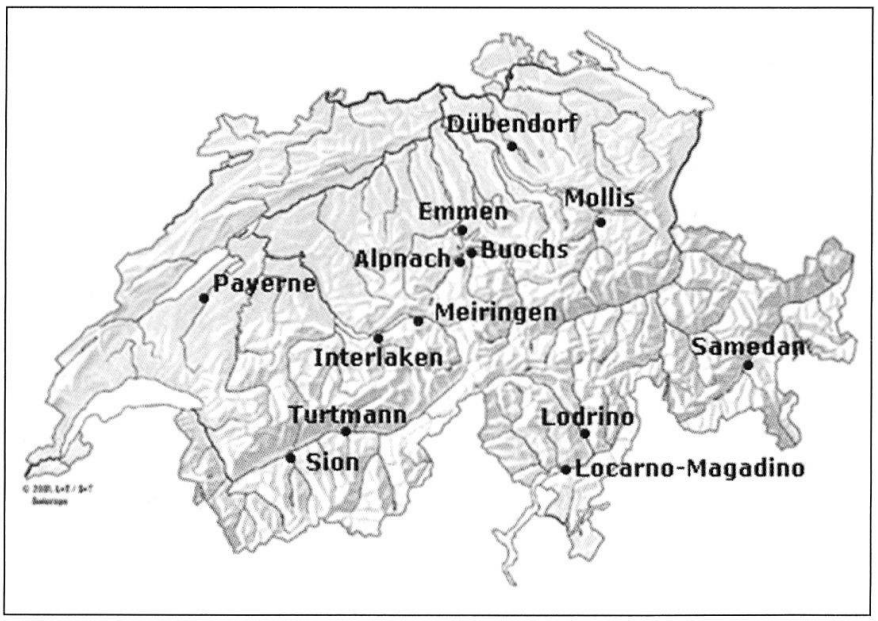
Seit dem 1.1.2004 funktioniert die Armee nach den neuen Strukturen. In der Luftwaffe hat sich auf dieses Datum hin vieles geändert. Bei der Neukonzeptionierung stand ein Begriff im Mittelpunkt: Einsatzorientiert.

Juerg Nussbaum [1]

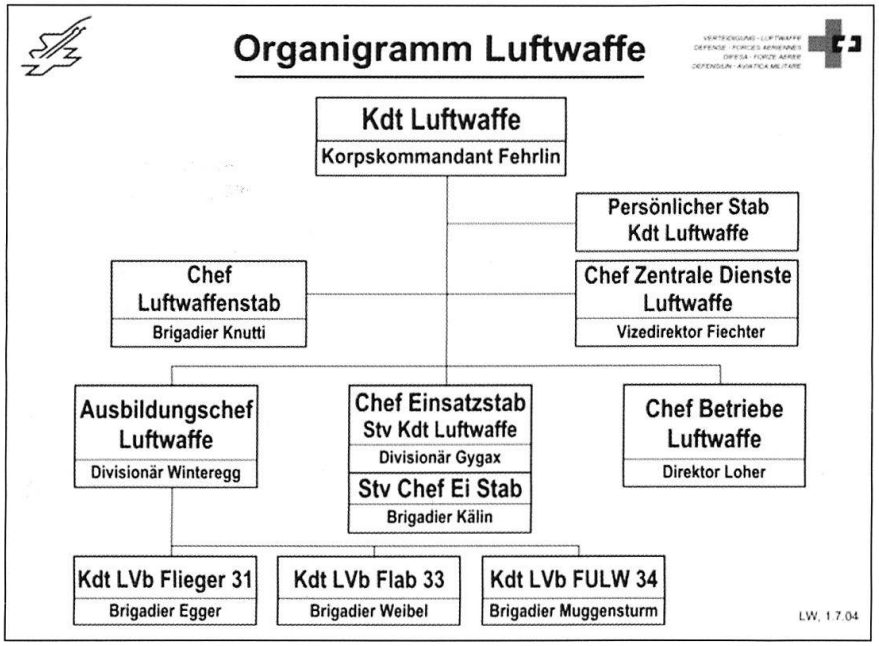
Unbestritten war und ist: Die Bedeutung von Luftmacht und Luftstreitkräften in militärischen Operationen haben die Konflikte seit dem Golfkrieg 1991 immer wieder klar aufgezeigt. Eine Landesverteidigung ohne Luftverteidigung macht nach heutigem Wissensstand keinen Sinn.

Während die Schweiz in den nächsten Jahren nicht militärisch bedroht werden dürfte, geht es doch darum, sich mit der Armee die Verteidigungskompetenz zu Lande und in der Luft zu erhalten. Die wahrscheinlichsten Aufgaben werden Existenzsicherung, Raumsicherung und Friedensförderung sein.

Die neue Armee brachte der Luftwaffe keine neuen Aufträge. Die alten sind auch die neuen geblieben: Gewährleistung der Lufthoheit, Sicherstellung der Luftverteidigung, Durchführung von Lufttransporten, Beschaffung und Verbreitung von Informationen an die politische und militärische Führung. Änderungen gab es in den Schulen und den Verbänden. Bezeichnungen wurden angepasst und – last but not least – wurde mit dem Luftwaffenstab eine neue Organisationseinheit kreiert.



Emplacements des Forces aériennes.



[1] *Chef de la communication des Forces aériennes suisses.*

Instruction de qualité sur le PC-21 *(Pilatus).*

Warum eine Strukturanpassung bei der Luftwaffe? Das Projekt «Armee XXI» machte diese Vorgabe. Die Ausgangslage war durch das Armeeleitbild gegeben. Die neue Beurteilung der sicherheitspolitischen Lage ergab, dass man mit einer kleineren Armee auskommen kann und dadurch, folgerichtig, auch mit einer kleineren Luftwaffe. Zudem muss gespart werden. Resultat der Neubeurteilung unter Einbezug aller Rahmenbedingungen: Reduktion des Miliz-Personalbestandes bei der Luftwaffe um rund 47%. Somit sind in der Luftwaffe seit dem 1.1.2004 noch rund 21500 Dienstleistende eingeteilt, davon rund 14500 Aktive, die anderen finden sich in der Reserve.

Stichwort neue Verbände: Die bisherigen Brigaden 31 bis 34 (Fliegerbrigade 31, Flugplatzbrigade 32, Fliegerabwehrbrigade 33 und Informatikbrigade 34) wurden aufgelöst und in drei neue Lehrverbände überführt (Lehrverband Flieger 31, Lehrverband Flab 33, Lehrverband FULW 34). Der wesentlichste Vorteil darin ist die Unité de Doctrin in der Ausbildung: Vom Beginn der RS bis zum letzten WK leisten die Soldaten unter dem gleichen «Hut» ihren Dienst. Im Lehrverband Flieger 31 sind beispielsweise die Piloten und die Fliegerbodenformationen neu in einer Einheit zusammengefasst. Das macht Sinn, sind sie doch gemeinsam für ein «Produkt» verantwortlich – nämlich den Einsatz der Luftfahrzeuge. Dabei gilt generell: Keine Unterschiede mehr zwischen Training und Einsatz – einsatzorientiert eben.

Stichwort Rekrutenschule: Der allgemeinen Grundausbildung folgt die fachliche in der technischen Funktion. Schliesslich die Verbandsausbildung. Die Rekrutenschule in der Luftwaffe dauert 21 Wochen. Mit den drei Startdaten der Rekrutenschulen werden das ganze Jahr hindurch Leute auf den Ausbildungsplätzen sein. Die Aktivitäten werden übers Jahr besser verteilt. Allgemein lässt sich zudem sagen, dass sich die Ausbildung mehr auf die Waffenplätze konzentriert.

Die Standorte: Die Sichtwetterflab, also Stinger, ist in Payerne und Grandvillard stationiert, während Emmen für die Radarflab und die ADS-95 Ausbildungsstandort ist. Die Pilotenausbildung findet in Locarno, Sion und Emmen statt. Die Schule der Flieger-Boden-Formationen befindet sich in Payerne und jene der Führungsunterstützung in Dübendorf.

Stichwort Wiederholungskurse: Diese laufen in der Luftwaffe jährlich drei Wochen während sechs Jahren. Das ergibt für den Soldaten zusammen mit der Rekrutenschule insgesamt 262 Diensttage gegenüber 330 in der Armee 95. Die Entlassung erfolgt spätestens mit 34 Jahren. Auch entfällt anschliessend eine Einteilung in den Zivilschutz.

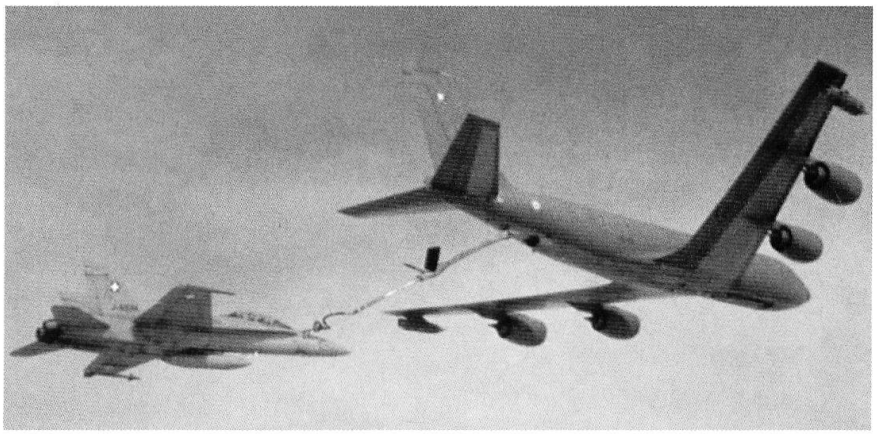
Stichwort Multifunktionalität: Die neue Armee, und somit die Luftwaffe, muss flexibel und multifunktional sein, weil sie mehrere Aufträge hat und verschiedene Leistungen mit – möglicherweise – unterschiedlicher Zusammensetzung erbringen muss. Die Analyse der Risiken zeigt, dass die Armee nicht alle Leistungen innerhalb derselben Fristen erbringen können muss. So muss in Zeiten ohne Krisen (normale Lage) ein Minimum an Bereitschaft sichergestellt werden. Zudem wird die Aufwuchsfähigkeit bewahrt. Die Modularität bedeutet, dass die Verbände in den Lehrverbänden sind. Für Einsätze, wie beispielsweise für das World Eco-

nomic Forum von Davos, werden massgeschneiderte Module zusammengestellt.

Stichwort Kooperationsfähigkeit: Dies bedeutet im Inland, dass die Armee Einsätze im Assistenzdienst (zum Beispiel in Zusammenarbeit mit der Polizei) leisten kann. Im Ausland bedeutet es zudem die Fähigkeit der Zusammenarbeit mit anderen Luftwaffen, bzw Armeen. Als Beispiel steht hiefür der Einsatz am G-8-Gipfel von Evian, wo eng – und erfolgreich – mit der französischen Armée de l'Air zusammengearbeitet wurde.

Stichwort Sparen, soll heissen Mittelabbau: Die Mittlere Flab wurde von 90 auf 45 Feuer- einheiten halbiert, die Lenkwaffe *Stinger* von 480 auf 288. Keine Veränderung dagegen bei der *Rapier*. Bei den Fliegern wurden die *Alouette III* auf 35 Maschinen reduziert, die *F-5 Tiger* auf 54 Einheiten abgebaut. Die *Mirage III RS* wurde per Ende 2003 ausser Dienst gesetzt, verschiedene Anlagen geschlossen.

Was bringt die Zukunft? Die Kampfflugzeugflotte leistet den Luftpolizeidienst. Eine prioritäre Aufgabe für unsere Sicherheitspolitik. Dabei ist die Gewährleistung des Einsatzes rund um die Uhr und während sieben Tagen pro Woche ausschlaggebend. Insofern ist die genügende Alimentierung der Kampfflugzeugflotte von grosser Wichtigkeit. Die Luftwaffe setzt momentan zwei verschiedene Kampfflugzeugtypen ein. Heute stehen noch 54 *F-5E/F Tiger* im Einsatz. Der *Tiger* ist bezüglich schlechtem Wetter und Nacht sehr eingeschränkt einsetzbar



Souplesse et efficacité: ravitaillement en vol auprès d'un KC-135 *français (FA).*

und ergänzt damit die *F/A-18* im Luftpolizeidienst nur ungenügend. Die *F/A-18 C/D Hornet* ist ein modernes Mehrzweckflugzeug, das 1992 im Umfang von 34 Stück als Jäger für die Schweiz beschafft wurde. Mittels kontinuierlicher Aufdatierung kann sie bis auf weiteres eingesetzt werden.

Der Bundesrat legte in seiner Antwort auf eine entsprechende Interpellation fest: «Die Luftwaffe muss hingegen im Bereich der subsidiären Einsätze im Inland (Wahrung der Lufthoheit und Lufttransport) autonom handeln können. [...]». Mit der heute verfügbaren Flotte von 33 F/A-18 Hornet ist dies über längere Dauer und in einer effektiven Krisensituation nicht möglich. Der *F-5 Tiger* entlastet die Hornet bei guten Sichtbedingungen bis zu seiner vorgesehenen Ausserdienststellung im Zeitraum 2010. Dannzumal drängt sich ein Ersatz der *F-5 Tiger* auf, soll der politische Auftrag weiterhin erfüllt werden.

Luftaufklärung ist ebenfalls ein prioritärer Auftrag innerhalb der Sicherheitspolitik. Hier ist vorgesehen, durch eine Ausstattung der Luftwaffe mit Sensoren und einer entsprechenden Analysefähigkeit die Aufklärungsleistung zu gewährleisten. Die Kampfflugzeugflotte könnte hierbei als zusätzliche Aufgabe das Tragen von Sensoren übernehmen.

Im Lufttransportbereich steht die Luftwaffe zur Zeit auf der Helikopterseite gut da. Die bereits 40-jährigen *Alouette III* müssen gegen 2010 durch einen neuen Schulungs- und Verbindungshelikopter abgelöst werden. Die Weiterausbildung der Helikopter-Piloten erfolgt zur Zeit noch auf der bewährten *Alouette III*. In der Planung der Luftwaffe ist ein neuer Schulungs- und Verbindungshelikopter im Rüstungsprogramm 2008 in einer Anzahl von ca. 20 Maschinen vorgesehen.

Durch die neue Sicherheitspolitik werden die Bedürfnisse nach Lufttransportkapazitäten sowohl in Bezug auf das Transportvolumen als auch auf die Einsatzdistanzen wesentlich zunehmen. Die militärischen Transportflugzeuge sind in der Lage, Flüge ausserhalb der Einsatzprofile der zivilen Luftfahrt sowie in

F/A-18C *(FA)*.

militärisch kontrollierten Lufträumen oder Einsätze ab Militärflugplätzen nach militärischem Einsatz – und Identifikationsverfahren zu realisieren.

Die neuen Bedürfnisse umfassen: Einsätze im Rahmen der Friedensförderung und des internationalen Krisenmanagements. In diesem Bereich geht es um die Verlegung von Armeekontingenten in das Einsatzgebiet, logistischen Nachschub, Rücktransport von Verwundeten, Unfallverletzten und Kranken sowie um Such- und Rettungsaufgaben und um Transporte für den politisch-parlamentarischen Bereich. Die rechtzeitige und verlässliche Verfügbarkeit von Lufttransportkapazität wird damit zum Muss. Eigene Transportflugzeuge bieten die grösste Flexibilität in Bezug auf Reaktionsfähigkeit, Geschwindigkeit und Reichweite. Militärische Transportflugzeuge sind für Einsätze erforderlich, in denen zivile Lufttransporte auf Grund der erwarteten Einsatzbedingungen nicht in ausreichendem Mass, nicht rechtzeitig oder gar nicht zur Verfügung stehen. Es sollen daher zwei kleine militärische Transportflugzeuge beschafft werden, deren Reichweite das sicherheitspolitisch relevante Umfeld der Schweiz – primär Europa – abdecken kann.

Selektion und Grundausbildung für Piloten von Jet- und Transportflugzeugen sowie von Helikoptern finden gemeinsam in der Schweiz statt. Die Fortgeschrittenenausbildung erfolgt nach Sparte getrennt und unterschiedlich zur Hauptsache im Inland, für Kampfflugzeuge *F/A-18* teilweise auch im Ausland. Für Jet-Piloten (Kampfflugzeuge) wird langfristig eine internationale Basisausbildung in Europa, zusammen mit elf andern Luftwaffen angestrebt. Im Hinblick auf ein gemeinsames Jet-Piloten-ausbildungs-System in Europa ab ca 2012 laufen seit 1998 internationale Projekt-Vorbereitungs-arbeiten. Für die Schweizer Luftwaffe ist es das angestrebte Ziel, die wenigen Jet-Piloten (4–6 pro Jahr) ab 2012 in diesem europäischen Gesamtsystem auszubilden, bevor diese dann in der Schweiz auf *F/A-18* umgeschult werden. Die Jet-Pilotenausbildung erfolgt heute auf den Flugzeugtypen *Pilatus PC-7*, *Tiger F-5E/F* und *F/A-18*.

Es ist erklärtes Ziel, die teuren Flugstunden für die Grundausbildung Jet auf *F-5E/F* sowie der Fluglärm mittelfristig zu reduzieren und auf einer kostengünstigeren Plattform durchzuführen. Als Übergangslösung bis zu einem allfälligen Einstieg in ein europäisches Jet-Pilotenausbildungs-System ab ca. 2012 bietet sich auf dem Markt demnächst eine moderne Lösung mit dem *Pilatus PC-21* an. Die Luftwaffe prüft derzeit, wie die Ausbildung mit *PC-21* aussehen könnte.

J. N.