

<b>Zeitschrift:</b>	Der Fourier : officielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Fourierverband
<b>Band:</b>	49 (1976)
<b>Heft:</b>	5
<b>Artikel:</b>	Von Monat zu Monat : der Helikopter in der Armee
<b>Autor:</b>	Kurz
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-518508">https://doi.org/10.5169/seals-518508</a>

### 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:** 21.01.2026

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

## Der Helikopter in der Armee

Der Helikopter, oder bundesdeutsch Hubschrauber, ist ein Spätkind des Flugwesens. Auch wenn der Gedanke, ein Gefährt mit einer Luftschaube senkrecht in die Luft zu heben und hier vorwärts zu bewegen, an sich nahe liegt — eine Idee, die schon das Genie Leonardo da Vinci passioniert hat — ist dieses Gerät doch erst relativ spät technisch verwirklicht worden. Nach ersten Anfängen in der Vorkriegszeit, fällt die grosse Zeit des Helikopters in die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg. Die unter Einsatz der Grossmächte ausgefochtenen «Nebenkriege» der Nachkriegszeit, insbesondere die Kriege in Korea und Vietnam, waren die entscheidenden technischen Erprobungsfelder für die militärische Verwendung des Helikopters. Auf diesen beiden fernöstlichen Kriegsschauplätzen hat dieses Luftfahrzeug eine ausserordentlich rasche technische und quantitative Vorwärtsentwicklung erlebt. In der Kampfführung moderner Heere spielt der Helikopter taktisch und operativ heute eine dominierende Rolle.

Die schweizerische Armee hat diese Entwicklung, wenn auch im wesentlich kleineren Rahmen, ebenfalls mitgemacht. Erste Versuche liegen rund 1/4 Jahrhundert zurück. In den Herbstmanövern 1951 des 2. Armeekorps wurde bei uns erstmals ein Klein-helikopter des amerikanischen Typs «Hiller 360» (UH-12B) auf seine militärische Eignung erprobt. Die Erfahrungen waren erfolgversprechend und ergaben eine praktisch fast unbeschränkte militärische Verwendbarkeit dieses neuartigen Fluggeräts, das namentlich für den Einsatz in unserem Gelände hohe Eignungen aufwies. Schon im folgenden Jahr wurden deshalb die Versuche mit zwei in den USA gekauften, fabrik-neuen Maschinen des selben Typs «Hiller 360» fortgesetzt, die vor allem in der Kampffeld- und Artilleriebeobachtung, für Verbindungsaufgaben sowie für den Transport von Verwundeten in der Erprobung standen. Die dabei gewonnenen Erfahrungen waren so gut, dass im Jahr 1957 Versuche auf breiterer Basis aufgenommen wurden. Mit dem Bundesbeschluss vom 13. März 1957 über die Beschaffung von Ausbildungsflugzeugen und Helikoptern wurde der Kauf von insgesamt 8 Helikoptern gutgeheissen, die sich auf folgende *drei französische Typen* aufteilten:

- 3 Stück des Modells *Djinn* für die Ausbildung
- 3 Stück des Modells *Alouette II* (SE 31-30)
- 2 Stück des Modells *Alouette III* (SE 31-60).

Im Jahr 1963 erfuhr die Zahl der beiden Alouette-Typen eine Vermehrung mit der Beschaffung weiterer 29 Maschinen, n. z. von 20 Alouette II und 9 Alouette III (Bundesbeschluss vom 26. September 1963 über die Beschaffung von Helikoptern und Material für die Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln). Dazu kamen zwei Jahre später mit einem Bundesbeschluss vom 28. September 1965 gleichen Titels 15 weitere Alouette III.

Die letzte und grösste Helikopterbeschaffung wurde mit dem Rüstungsprogramm 1969 (Bundesbeschluss vom 7. Oktober 1969) verwirklicht, welches die Beschaffung von weitern 60 Stück von Alouette III ermöglichte, die im eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen in Teillizenz gebaut worden sind.

Aus der besondern Natur des Helikopters erwachsen Vor- und Nachteile dieses Flugzeugtyps, die für seine Verwendung wegweisend sind.

Als Vorzüge des Helikopters seien genannt:

- die Vielseitigkeit in der Verwendung bezüglich Einsatz und Beanspruchung;
- die Eignung für rasche Soforttransporte auf relativ kurze Strecken, insbesondere bei grösseren Höhendifferenzen;
- die weitgehende Unabhängigkeit von einer vorbereiteten Piste; für das Aufsetzen ist ein freier Platz von  $15 \times 15$  m nötig, der im Umkreis von 20 m keine Hindernisse aufweisen darf;
- die Möglichkeit einer verschiebbaren Beobachtung aus geringer Höhe;
- die Fähigkeit, feindlichen Radar im Tiefflug zu unterfliegen.

*Nachteilig* fällt beim Helikopter ins Gewicht:

- die Wetter- und Beleuchtungsabhängigkeit; Helikopter fliegen nur bei ausreichender Sicht und meist nur zwischen Morgengrauen und Abenddämmerung;
- die Wehrlosigkeit gegen tief fliegende Flieger und gegen Fliegerabwehr, die eine Beschränkung auf Operationen über eigenem Gebiet erfordert;
- Gefährdung durch Telephon- und Starkstromleitungen;
- relativ hohe Anschaffungs- und Betriebskosten;
- grosse Lärmentwicklung.

Die Helikopterflotte unserer Armee umfasst heute gut 100 Maschinen der beiden französischen Leichthelikoptertypen Alouette II und Alouette III. Die ausserordentliche Vielfalt der Verwendungsmöglichkeiten dieser Fluggeräte kommt zum Ausdruck in der grossen Zahl militärischer Aufgaben, die sie als fliegerisches «Mädchen für alles» zu erfüllen haben. Die Aufgaben, die ihnen in der Armee übertragen sind, umfassen insbesondere:

- *Verbindungsaufgaben* aller Art, insbesondere im Dienste der Führung;
- Aufgaben der *Kampffeld- und Artilleriebeobachtung*;
- *Transportaufgaben* im Rahmen des Nachschubs wichtiger Güter und des Rücktransports von Verwundeten. Vor allem im Gebirge, wo der normale Nachschub meist stark erschwert ist und viel Zeit beansprucht, leistet der Helikopter als «fliegender Maulesel» hervorragende Dienste. Die von ihm ermöglichte rasche Evakuierung von Verwundeten und Verunglückten ist in hohem Masse geeignet, Menschenleben zu retten;
- *Truppentransporte* in beschränktem Rahmen, insbesondere die rasche Verschiebung kleiner militärischer Sonderformationen;
- *Verkehrsüberwachung und -lenkung* aus der Luft, wofür der Helikopter als «Flugzeug an Ort» beste Voraussetzungen besitzt.

Dazu kommen Aufgaben des Helikopters im *zivilen Bereich*, deren Erfüllung sich mit dem militärischen Einsatz vielfach überschneidet. Hier sind insbesondere zu nennen:

- *Rettungseinsätze und Katastrophenhilfe* im weitesten Sinn;
- *Hilfseinsätze verschiedenster Art*, wie etwa für die Verkehrsregelung, für die Landwirtschaft (z. B. Schädlingsbekämpfung), Umweltschutz (z. B. Ölwehr), Brandbekämpfung usw.;
- Einsätze im Dienste des *Tourismus*.

Die militärische Verwendung des Helikopters war bei uns bisher eine unkämpferische. Die im Ausland bereits fortgeschrittene Entwicklung des Helikopters zum *Kampf-helikopter* als Kampfinstrument gegen Bodenziele ist bei uns bisher nicht mitgemacht worden. Die Vorstufe dieser Entwicklung war der bewaffnete Transporthelikopter, der mittels Einbau von Kanonen, Maschinengewehren und Raketen zum Selbstschutz, und zum Teil auch zum Einsatz gegen Guerillatruppen (Nordafrika, Südostasien) ausgerüstet wurde. Der nächste Schritt war die Bewaffnung des Helikopters mit Panzerabwehrlenkwaffen, womit dieser zum wirkungsvollen Mittel der Panzerabwehr wurde. Ein letzter Schritt in der Entwicklung des Kampfhelikopters lag im Übergang von der bisher eher defensiven Helikoptertaktik zu einem offensiven Einsatz. Zu diesem Zweck wurden eigentliche Kampfhelikopter gebaut, die eine höhere Flugleistung aufweisen; sie besitzen eine schmalere Silhouette, sind gepanzert und verfügen über eine integrierte Bewaffnung. Solche neuen Konstruktionen sind gegen Ende des Krieges in Vietnam von amerikanischer Seite eingesetzt worden. Sie sind aber konstruktiv noch nicht am Ende ihrer Entwicklung; auch sind sie der Bedrohung durch feindliche Luftabwehrmittel (Flugzeuge und Fliegerabwehr) nach wie vor stark ausgesetzt. Naturgemäß sind solche Maschinen unverhältnismässig teuer — ihre Kosten bewegen sich in den Grossenordnungen derjenigen eines mittleren Kampfflugzeugs. Für uns steht der eigentliche Kampf-helikopter deshalb kaum zur Diskussion. Eine Frage, die jedoch auch von uns weiterverfolgt werden muss, ist der Helikoptereinsatz für die Panzerabwehr.

Für die organisatorische Eingliederung der Helikopter in die Armee schuf die Truppenordnung 1961 die Grundlage. Diese in ihren Grundzügen heute noch gültige Heeresorganisation stellte eine Anzahl von *Leichten Fliegerstaffeln* auf, um den Heereinheiten Mittel für die Beobachtung, Verbindung und für die Durchführung kleiner Transporte im Mittelland und Gebirge zur Verfügung zu stellen. Diese Staffeln wurden anfänglich mit leichten Starrflügel-Flugzeugen und Helikoptern gemischt ausgerüstet. Die Erfahrung zeigte dann jedoch, dass die Zusammensetzung der Leichten Fliegerstaffeln mit Helikoptern und leichten Flächenflugzeugen für Wartung und Einsatz allzu grosse Erschwerungen brachte, so dass sich eine Standardisierung des Materials der einzelnen Staffeln aufdrängte. Parallel zum Rüstungsprogramm 1969 wurden deshalb die Leichtfliegerstaffeln umgestaltet, entweder zu Helikopterstaffeln, oder zu einer Staffel, die ausschliesslich mit Flächenflugzeugen ausgerüstet ist (Porter - PC - 6 und DO - 27). Die Helikopter sind somit heute in artreinen Helikopterstaffeln zusammengefasst, die den vier Armeekorps, dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen sowie dem Armeekommando unterstehen.

Im Mobilmachungsfall ist vorgesehen, die im Eigentum der Armee stehenden Helikopter zu ergänzen mit den auf dem Requisitionsweg herausgezogenen Maschinen des zivilen schweizerischen Helikopterparks. Im Blick auf den möglichen Requisitionsfall wird schon im Frieden bei der Beschaffung von zivilen Helikoptern eine gewisse Koordination mit der Armee angestrebt.

Die hohe Eignung des Helikopters für die Ausführung von Rettungs- und Bergungseinsätzen führte im Jahr 1966 zur Aufstellung eines eigenen *Militär-Helikopter-Rettungsdienstes*, der an Werk- und Sonntagen vom Morgengrauen bis zur Abenddämmerung einsatzbereit ist. Dieser steht zur Verfügung:

- der Truppe bei Unglücks- und schweren Krankheitsfällen;
- bei ausser- und vordienstlichen Anlässen;
- den Kantonsbehörden in schweren Unglücks- und Katastrophenfällen;
- der Schweizerischen Rettungsflugwacht auf besonderen Abruf für zivile Rettungseinsätze.

Mit der Schweizerischen Rettungsflugwacht wurde im Jahr 1966 eine Zusammenarbeit vereinbart, wonach die beiden Rettungsorganisationen in erster Linie in ihrem eigenen Bereich tätig sein sollen, dass sie sich jedoch gegenseitig bei der Ausführung von Such- und Rettungseinsätzen beistehen sollen, wenn sie aus irgendwelchem Grund nicht in der Lage sind, einen eigenen Einsatz selbst zu fliegen. In dringenden Notfällen, insbesondere wenn es um die Rettung von Menschenleben geht, wird jener Helikopter, sei er der Armee oder der Rettungsflugwacht, eingesetzt, der sich in nächster Nähe befindet.

Die beiden Organisationen stellen sich für ihre Leistungen gegenseitig Rechnung gemäss ihrem Tarif. Die Armee verrechnet dabei im Interesse der Sache einen Mindesttarif; bei nachgewiesenen Zahlungsschwierigkeiten der Betroffenen kann eine Ermässigung vorgenommen werden.

Möglich ist auch der Einsatz von Militärhelikoptern auf direktes Begehren für Rettungsaktionen an Zivilpersonen. Solche Einsätze werden in der Regel nur dann geflogen, wenn Militärhelikopter gerade in der betreffenden Gegend im Dienst stehen. In diesen Fällen erfolgt meist keine Kostenverrechnung.

In den letzten Jahren haben wir mehrmals besonders organisierte Grossseinsätze von Militärhelikoptern zur Katastrophenhilfe zugunsten der heimgesuchten Zivilbevölkerung erlebt; es sei etwa an das Unternehmen zugunsten der bergsturzgefährdeten Gemeinde Amden im Januar / Februar 1974 oder an die Hilfsaktionen in verschiedenen Berggebieten während des Lawinenfrühlings 1975 erinnert. Solche vielfach umfangreiche und komplizierte Unternehmungen werden in der Regel vom EMD (oder sogar vom Bundesrat) auf Begehren der zuständigen kantonalen Stelle angeordnet. In den beiden genannten Einsatzfällen hat der Bundesrat beschlossen, dass auf eine Rechnungsstellung an die Betroffenen verzichtet werden soll. Es liegt darin eine Hilfe, welche die Armee einer vom Unglück betroffenen Bevölkerungsgruppe selbstverständlich gewährt; darin liegt im übrigen auch ein gewisses Gegengewicht zu verschiedenen Unzukömmlichkeiten, welche die Armee, und im besondern der Militärflugbetrieb der Bevölkerung immer wieder auferlegen muss.

*Kurz*

In diesem Zusammenhang muss ausgesprochen werden, dass im Zuge moderner Umwälzungen auch das traditionelle schweizerische Wehrdenken in Unordnung geraten ist. Es werden Zweifel laut an Sinn und Zweckmässigkeit unserer Verteidigungsbemühungen. Wir geben etwa, 1,7 % unseres Volkseinkommens für die Armee aus und meinen damit, weiss Gott was geleistet zu haben. Dabei liegt die Ausrüstung dieser Armee im argen. Hüten wir uns davor, in der Arglist dieser Zeit die Armee zum Objekt verfehlter Sparübungen und zum Prügelknaben eines verträumten Wunschdenkens zu machen.

Aus der Ansprache von Landammann und Ständerat Dr. R. Broger  
zur Eröffnung der Landsgemeinde 1975 in Appenzell.