Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische

Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 168 (2002)

Heft: 11

Rubrik: Pro und Contra: braucht die Schweiz einen bewaffneten Helikopter?

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: 28.11.2025

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

Braucht die Schweiz einen bewaffneten Helikopter?

PRO

Die Kernkompetenz der Armee muss sich auf den Verteidigungsauftrag fokussieren. Durch die massive Bestandessenkung der Armee XXI und die Zunahme der Ausdehnung des Gefechtsfeldes (rückwärtige Operationen, unmittelbare Operationen und Operationen in der Tiefe) nimmt die Truppendichte Ueli Lang, ab. Gleichzeitig hat die Dynamik des Gefechts durch die rasante Entwicklung der Führungsmittel und die Verbesserung der Mobilität zugenommen. Eine rasche Schwergewichtsbildung durch Lufttransportaktio-



Oberstlt i Gst, Kdt AU 3063 Ittigen.

nen wird daher auf dem Gefechtsfeld der Zukunft von entscheidender Bedeutung sein. Weil aber Zonen, in denen mit keinem Gegner zu rechnen ist, nicht mehr vorhanden sind, werden Lufttransporte mit unbewaffneten und unbegleiteten Transporthelikoptern ausserordentlich risikoreich sein. Soll eine lufttransportierte Truppe zudem ihren Einsatzraum zeitgerecht erreichen, muss die Landezone in der Nähe sein. Deshalb muss direkt in die Zone der unmittelbaren Operationen (früher Kampfzone) eingeflogen werden können. Unbewaffnete Transporthelikopter, wie der Super Puma, sind im Überflug zur Landezone und in der letzten Anflugphase sehr verwundbar. Für die Sicherung der Landezone und den Begleitschutz während des Überfluges ist daher der Einsatz eines gut geschützten und bewaffneten Helikopters unabdingbar. Eine Lufttransportaktion im Verteidigungs-/Raumsicherungsfall ist ohne begleitenden Schutz durch bewaffnete Helikopter unrealistisch.

Auch im Rahmen von friedensunterstützenden Operationen und der Unterstützung humanitärer Hilfeleistungen kann ein bewaffneter Helikopter wichtige Dienste leisten. Die im Rahmen der Operation «ALBA» angewandten Einsatzverfahren (Sicherung der Landezone mit mitgeführten AdFWK mit Stgw 90) müssen als sehr risikoreich betrachtet werden. Ohne Schutz durch einen bewaffneten Helikopter in der Luft sind solche Hilfstransporte in einem derart unsicheren Umfeld eigentlich nicht denkbar. Der höhere Schutzgrad und die Fähigkeit, Waffen einzusetzen, ermöglichen auch Aufgaben wie den Konvoischutz im Rahmen von friedensunterstützenden Operationen. Auch im Rahmen subsidiärer Sicherungseinsätze ergeben sich aufgrund des höheren Schutzgrades spezifische Einsatzmöglichkeiten. Zudem kann die Sensorik der Waffenplattform natürlich auch hervorragend zur Überwachung eingesetzt werden. In der Vergangenheit konnten beim Konferenzschutz und Konvoibegleitung VIP die geforderten Leistungen für die kantonalen Polizeikräfte aufgrund fehlender oder falscher Mittel nur ungenügend erbracht werden. Die Beschaffung eines bewaffneten Helikopters würde diese vorhandenen Lücken schliessen.

Fazit ist, dass die Beschaffung eines Helikopters, der gut geschützt ist und auch als Waffenträger dienen kann, die Einsatzmöglichkeiten der Transporthelikopterflotte in allen denkbaren Einsatzarten erheblich erweitert. Es wäre unsinnig, die 27 vorhandenen Super Pumas nur als eine Art sicherheitspolitische Schönwetterflugtransportalternative zu betreiben. Ihr taktisch sinnvoller Einsatz im Verteidigungsfall ist aber nur dann möglich, wenn sie von besser geschützten und bewaffneten Helikoptern begleitet werden können. Bewaffnete Helikopter erhalten und erweitern somit die Kernkompetenz Lufttransport im Verteidigungsfall. Sie ermöglichen gleichzeitig den Erwerb von wichtigen und sehr wertvollen Kernkompetenzen für den Waffeneinsatz ab Heliplattformen. Zudem sind sie in der Lage, wichtige Beiträge im Rahmen friedensunterstützender Operationen/Unterstützung humanitärer Hilfeleistungen und subsidiärer Sicherungseinsätze zu leisten. In diesem Sinne ist die Beschaffung eines solchen Instruments ein

CONTRA

Dringender Ersatzbedarf für die Alouette 3

Die Schweiz muss in nächster Zeit ihre über 40 Jahre alten Alouette 3 ersetzen. Dazu wäre wohl ein Mehrzweckhelikopter in der 2,5-t-Klasse am besten geeignet, da er für die Grundschulung, Verbindung, Überwachung, Begleitung sowie für Transporte von Lasten bis zu 1,2 t verwendet werden könnte. Solche Geräte könnten ohne Entwicklungsrisiko relativ rasch beschafft und evtl. in Lizenz gebaut werden.



Charles Ott. Oberst i Gst, vormals Fl Chef Stab FAK 4.

Gesucht ein bewaffneter Helikopter

Die schweizerische Luftwaffe sucht aber offenbar einen militärischen Helikopter, der mit einer Bewaffnung vor allem gegen Feuer vom Boden aus ausgerüstet ist und sechs bis zwölf bewaffnete Soldaten mitführen kann. Diese kombinierten Anforderungen erstaunen die europäischen Experten, da sie nach langen, negativen Versuchen (vgl. UK, F, B, D und I) auf solche Kompromisslösungen verzichten und auf den viel teureren Kampfhelikopter umgestiegen

Wenn ein mittlerer Transporthelikopter der Gewichtsklasse 3,5 bis 5 t eine wirksame Bewaffnung gegen Boden- und/oder Fliegerfeuer mit einem Gewicht von 600 bis 1200 kg mitführen soll, kann er dies nur auf Kosten der Personennutzlast. Gegen Lenkwaffen ist er auch so noch zu wenig geschützt. Eine Bewaffnung an Aussenaufhängungen hätte neben grossem Nutzlastverlust hohe Einbussen an Manövrierbarkeit, Beschleunigungsverhalten sowie bezüglich Waffenpräzision zur Folge.

Auch der Kampfhelikopter überzeugt nicht völlig

Die führenden westlichen Helikopterhersteller verzichten vollständig auf einen aktiven Selbstschutz ihrer Helikopter und schützen ihre NH-90, EH-101, CH-53, CH-47 sowie AS 532 für Marine- und Heeres- sowie Polizei- und SAR-Einsätze aller Art nur mit passiven Mitteln wie z.B. durch die Panzerung von Cockpit und vitalen Komponenten sowie durch integrierte Selbstschutzsysteme (Flares, Chaff, MAW und RW). Wo aktiver Schutz nötig ist, wird Begleitschutz durch eigentliche Kampfhelikopter

Dass ihr Schutz nicht ganz befriedigt, belegt die Tatsache, dass auch über relativ schwach geschütztem Gebiet z.B. in Tschetschenien und Afghanistan immer wieder Kampfhelikopter mit Boden/Luft-Lenkwaffen abgeschossen werden. Auch blieben die bestens ausgerüsteten Kampfhelikopter AH-64 in Albanien am Boden, weil die Amerikaner die alte serbische Fliegerabwehr als zu riskant erachteten!

Die schweizerische Haltung

Wenn die Schweiz von bewaffneten Helikoptern spricht, wünscht sie in Wirklichkeit einen leichten Kampfhelikopter, der in Beschaffung und Unterhalt sehr teuer wäre, d. h. pro System 35 bis 50 Mio. SFr., ohne Entwicklungsaufwand, kostet, und eben in der Wirkung nicht überzeugt. Vom Problem der Ausbildung polyvalenter Helikopterbesatzungen nicht zu reden.

Derart riskante Einsätze kämen wohl in der Schweiz in nächster Zeit wohl nur selten in Frage, und auch im Auslandseinsatz wären sie die grosse Ausnahme. Es wäre daher für die Schweiz – analog unseren Nachbarländern – ratsam, auf eine derart teure Kompromissbeschaffung zu verzichten.

Der schnelle Ersatz der Alouette-3-Flotte sowie der Kauf von neuen Aufklärungs- und mittleren Transportflugzeugen wäre demgegenüber viel sinnvoller und dringender.

Der Standpunkt der ASMZ, basierend auf der Argumentation ihres Redaktors «Luftwaffe»

Soll die Armee XXI fähig sein, die an sie gestellten Anforderungen zu erfüllen, muss die drastische Reduktion der Bestände durch wesentlich erhöhte Beweglichkeit im operativ-taktischen wie im logistischen Bereich kompensiert werden. Die Luftbeweglichkeit, und in ihrem Rahmen der Einsatz bewaffneter Helikopter, gewinnen dabei zunehmende Bedeutung. Um aus dieser Sicht die für unsere Armee relevanten materiellen Anforderungen zu ermitteln, ist der Auftrag Raumsicherung und Verteidigung ausschlaggebend. Falls mit den entsprechenden Beschaffungen auch Vorteile für die Erfüllung der andern Teilaufträge herausschauen, sind das willkommene Nebeneffekte.

Die Bedürfnisse und die Möglichkeiten des Einsatzes von bewaffneten Helikoptern im Rahmen unserer Konzeption und die Voraussetzungen für ihre Beschaffung hat Brigadier R. Läubli in der ASMZ 10/2002 (Seiten 14/15) übersichtlich dargestellt und mit dem Blick auf die finanziellen Zwänge den bewaffneten (Mehrzweck-)Helikopter als «optimierten Kompromiss» charakterisiert. Damit prägte er einen Begriff, der sich schon in verschiedenen Fällen als Leitgedanke unserer Rüstungspolitik bewährte. Kampfhelikopter wird sich die Schweizer Armee nicht leisten können.

Die Meinungen sind geteilt. Deshalb plant die ASMZ ein Seminar «Bewaffnete Helikopter/Kampfhelikopter». Leitung: Prof. Dr. Albert A. Stahel, stv. Chefredaktor der ASMZ.

G. 🔳







Unsere Sicherheitsleitern gibt es in verschiedenen Ausführungen und sie sind SUVA geprüft STEG.

Die Sicherheitsleitern

Wir garantieren ein sicheres und unfallfreies Arbeiten auf jedem Swiss-Container, Strassentankzug und Eisenbahnkesselwagen. Wir beraten Sie gerne persönlich.



URBAN WAIBELAG

Thomasaustrasse 1 CH-9443 Widnau **Tel. 071 722 29 29** Fax 071 722 69 77 info@urban-waibel.ch www.urban-waibel.ch