

Pro und Contra : braucht die Schweiz einen bewaffneten Helikopter?

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **168 (2002)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

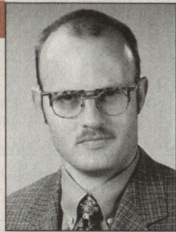
Braucht die Schweiz einen bewaffneten Helikopter?

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** ab. Gleichzeitig hat die **Dynamik des Gefechts** durch die rasante Entwicklung der Führungsmittel und die Verbesserung der Mobilität zugenommen. Eine rasche **Schwergebildung durch Lufttransportaktionen** 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



Ueli Lang,
Oberstlt iGst,
Kdt AU
Stabsbat 3,
3063 Ittigen.

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 **MUSS**.

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.

Gesucht ein bewaffneter Helikopter

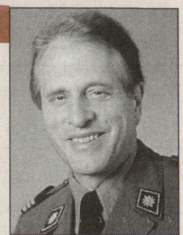
Die schweizerische Luftwaffe sucht aber offenbar einen militärischen Helikopter, der mit einer Bewaffnung vor allem gegen Feuer vom Boden aus ausgerüstet ist und sechs bis zwölf bewaffnete Soldaten mitführen kann. Diese kombinierten Anforderungen erstaunen die europäischen Experten, da sie nach langen,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

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 Lenk Waffen ist er auch so noch zu wenig geschützt. Eine Bewaffnung an Aussenhängungen 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 vorgesehen.

Dass ihr Schutz nicht ganz befriedigt, belegt die Tatsache, dass auch über relativ schwach geschütztem Gebiet z. B. in Tschechien und Afghanistan immer wieder Kampfhelikopter mit Boden/Luft-Lenk Waffen 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!



Charles Ott,
Oberst iGst,
vormals Fl Chef
Stab FAK 4.

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 herauszuschauen, sind das willkommene Nebeneffekte.

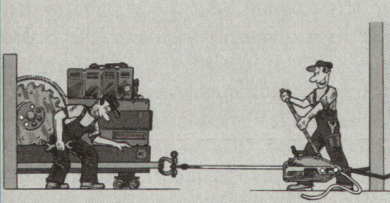
Die Bedürfnisse und die Möglichkeiten des Einsatzes von bewaffneten Helikoptern im Rahmen unserer Konzeption und die Voraussetzungen für ihre Beschaffung hat Brigadier R. Läubli in der ASMZ 10/2002 (Seiten 14/15) übersichtlich dargestellt und mit dem Blick auf die finanziellen Zwänge den bewaffneten (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.

Fe

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

G. ■

BAUBERGER



- FABRIKUMZÜGE
- DEMONTAGEN
- MONTAGEN
- VERSCHIEBUNGEN
- REPARATUREN

www.fabrikumzuege.ch
St. Gallerstrasse 19, CH-8353 Elgg, Tel. 052 368 60 60, Fax 052 368 60 70

GRAFIK/IDEAL, St. Gallen

sicher leicht mobil



Die Sicherheitsleitern

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

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



URBAN WAIBEL AG

M E T A L L B A U

Thomasastrasse 1
CH-9443 Widnau
Tel. 071 722 29 29

Fax 071 722 69 77
info@urban-waibel.ch
www.urban-waibel.ch

Führungsnachwuchs und Kader durch Stellenanzeigen in der ASMZ

Inserateschluss für die
Dezember-Ausgabe 2002
ist am 15. November

ASMZ Inserate
Huber & Co. AG, 8501 Frauenfeld
Telefon 052 723 56 65
Telefax 052 723 56 77