

Viertausendneunhundert Flugstunden

Autor(en): **Schneider, Peter / Studer, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **178 (2012)**

Heft 12

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-309699>

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.

Viertausendneunhundert Flugstunden

Der Kommandant der Luftwaffe, Korpskommandant Markus Gygax, tritt am 31. Dezember, nach viereinhalb Jahren an der Spitze der Luftwaffe, in den Ruhestand. Er trat 1971 ins Überwachungsgeschwader ein, flog während 42 Jahren für die Luftwaffe und hat dabei über 4900 Flugstunden absolviert. Während seiner Dienstzeit war er insbesondere verantwortlich für die Einführung des F/A-18C/D Hornet sowie für die Definition und Evaluation des Tiger Teilersatz (TTE).

Peter Schneider, Chefredaktor
und Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Herr Korpskommandant, was waren Ihre eindrücklichsten und schönsten Momente als Kdt LW?

Die sensationelle technische Entwicklung, die politische Veränderung in Europa und unzählige Kontakte zu Menschen verschiedenster Herkunft haben meine 42 Jahre in der Luftwaffe wesentlich geprägt.

Genauer?

Die Fliegerei, und insbesondere die militärische Fliegerei, hat unglaublich schnelle und grosse Schritte vollbracht. Hundert Jahre nachdem der Mensch fliegen gelernt hat, gab es in der Schweiz die F/A-18! Ich absolvierte die RS kurz nach dem Mirage-Skandal. Die Mirage IIIS und -RS haben sich übrigens als hervorragende Flugzeuge erwiesen. Danach dominierte wieder die Vorstellung der Quantität. 1972, nach

dem Nullentscheid Mirage-Milan und Vought A-7 Corsair, wurden noch einmal 60 veraltete Hunter beschafft. Danach 110 F-5 Tiger. Despektierlich gesagt ein etwas schnellerer Hunter mit derselben Bewaffnung. Es war entscheidend und erfreulich, dass mit der F/A-18 eine neue Marschrichtung eingeschlagen wurde, die sich nun mit dem Gripen fortsetzen wird. Die entscheidenden Schritte, die Quantensprünge waren der Hunter bei der Erstbeschaffung 1958, die Mirage III und die F/A-18.

Ein ähnlicher Schritt muss nun bei der bodengestützten Luftverteidigung (BOD-LUV) eingeleitet werden, die nach dem ersatzlosen Abgang der Bloodhound (BL-64) auf Einsatzhöhen bis 3000 m über Boden begrenzt wurde. Das Projekt BOD-LUV 2020 ist auf gutem Weg.

Zur angesprochenen politischen Lage?

Die politische Lage in Europa hat sich mit dem Fall der Mauer schlagartig und

dramatisch verändert, neue Kontakte und Beziehungen wurden möglich, die starren Fronten Ost-West verschwanden, die unmittelbare Bedrohung eines grossen Krieges ist weniger geworden, abgelöst durch andere Gefahren und Risiken.

Und in Bezug auf die Kontakte?

Ich empfinde die täglichen Kontakte mit dem Personal, den Bürgern, Vereinen und in der Zeit als Kdt LW mit der Politik und Medien, aber auch mit meinen Partnern von befreundeten Luftwaffen als ausserordentlich positiv und bereichernd.

Was waren Ihre schwersten Momente als Kdt LW?

Die Unfälle. Unsere Flugzeuge, insbesondere der Hunter und seine Vorgänger waren den potentiellen Gegnern unterlegen, MiG-21 und MiG-23 zum Beispiel. Dies zwang uns, im Grenzbereich zu trainieren, was früher regelmässig zu Unfällen führte. Wir haben von den insgesamt 160 Hunter deren 30 verloren. Auch mein Bruder stürzte 1976 mit einem Hunter ab. Dank den heutigen ebenbürtigen Flugzeugen und Helikoptern, einer Ausbildung auf höchstem Niveau und einer konsequenten Kultur der Fehlermeldungen und der Beseitigung der Fehler, konnte die Unfallrate drastisch gesenkt werden.

Was sind für Sie die Stärken und die Schwächen der Luftwaffe?

Die Stärken sind eindeutig: Die Leistungsfähigkeit, das Können, die Flexibilität, die enorme Leistungsbereitschaft. Dann aber auch die Motivation, die sorgfältige Selektion, die Ausbildung auf neuestem Stand, die niedrige Ausfallquote nach der Ausbildung. In anderen Worten: Wir haben gutes Material, die Stärke der Luftwaffe sind aber ihre Menschen! Die





Luftwaffe allein ist verantwortlich für die dritte Dimension. Die Zusammenarbeit Flieger/Flab/Führungsunterstützung ist eminent wichtig. Das Ziel ist immer die erfolgreiche Missionserfüllung, mit allen Mitteln und auf allen Stufen. Dem lebt die Luftwaffe nach.

Und die Schwächen?

Die Hauptschwäche sind die Schnittstellen; das immer knappere Budget und damit auch Berufspersonal, die Reduktion der Key-Players (die Teilstreitkräfte) zu Gunsten einer zentralen Verwaltung, weil dabei immer mehr Geschwindigkeit und Flexibilität verloren gehen.

Wo sehen Sie die zukünftigen Herausforderungen für die Luftwaffe?

Einerseits die bekannte Situation im Bereich der Finanzen, dann aber die gesunkene Akzeptanz in der Politik – insbesondere im bürgerlichen Lager will man sich nicht mehr zur Notwendigkeit der

Armee bekennen. Es muss uns wieder gelingen, die Sinnfrage zu stellen und diese klar zu beantworten. Die Zerstrittenheit innerhalb der Politik ist für die Armee und für die langfristige Sicherheit unseres Landes beängstigend.

Warum muss die Luftwaffe eine eigene Teilstreitkraft bleiben?

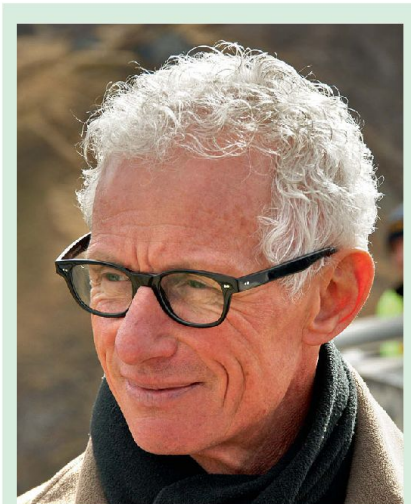
Die Aufgaben des Heeres und der Luftwaffe sind vollkommen verschieden. Das Heer löst seine Aufgaben in Zusammenarbeit mit zahlreichen Partnern: Zivilschutz, Polizei, Grenzwachtkorps, Kantone, private Organisationen, usw. Die Luftwaffe erfüllt ihren Auftrag in der dritten Dimension allein und ist allein verantwortlich. Diese grundverschiedenen Bedürfnisse erfordern andere Waffen und Mittel, verschiedene Organisationen und auch verschiedene Kulturen. Es wäre aus meiner Sicht falsch, die Teilstreitkräfte Heer und Luftwaffe zu vermischen.

Was möchten Sie den Kritikern des Gripen-Entscheidunges mitteilen?

Die Luftwaffe hat im Rahmen des Projekts Tiger Teilersatz (TTE) drei Flugzeugtypen evaluiert. Alle drei Flugzeuge erfüllen die technischen Anforderungen nach «multi-role»-Fähigkeit (Luftkampf, Luftaufklärung, Luft-Boden-Kampf). Die Typenentscheidung wurde zum ersten Mal dem Bundesrat überlassen – früher lag die Entscheidung beim Rüstungschef und dem Kdt LW – mit der Idee, dass das insgesamt für die Schweiz attraktivste Paket gewählt wird.



Bilder: Kdo LW



KKdt Markus Gygax

- 1974–1983** Pilot der Patrouille Suisse
- 1978** Luftkampffluglehrerausbildung, Williams Air Force Base, USA
- 1985–1989** Cheffluglehrer Tiger F-5E/F in Pilotenschulen
- 1990–1991** Zugeteilter Stabsoffizier des Chefs Operationen
- 1991–1992** Stage an der Ecole Supérieure de Guerre Aérienne in Paris
- 1994** Kommandant eines Fliegerregiments
- 1994–1997** Chef Einführung F/A-18C/D
- 1998–2002** Kommandant der Fliegerbrigade
- 2003** Chef Operationen und Kdt Stv LW
- 2004–2008** Chef Einsatz und Kdt Stv LW
- Juni 2008** Kommandant Luftwaffe ad interim
- März 2009** Kommandant Luftwaffe

Aus Sicht Luftwaffe ist der Gripen das richtige Flugzeug. Er erfüllt die Anforderungen zu einem tragbaren Preis; er ist somit die richtige Wahl.

Was möchten Sie Ihrem Nachfolger als Kdt LW mit auf den Weg geben?

Die heute in der Luftwaffe gelebte Fehlerkultur – anstelle der Suche nach Schuldigen – ist von entscheidender Bedeutung. Sie steht im Zentrum der grossen Fortschritte der Luftwaffe. Daraus meine Empfehlung: Never Change a Winning Team!

Herr Korpskommandant, wir bedanken uns für dieses Interview, gratulieren Ihnen im Namen der Redaktoren ASMZ, des Verlages und aller ASMZ-Leser herzlich zu Ihrer glänzenden Karriere in der Luftwaffe und wünschen Ihnen einen schönen nächsten Lebensabschnitt! ■