

100 Jahre Luftwaffe : die dritten 25 Jahre (1964-1989)

Autor(en): **Studer, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **180 (2014)**

Heft 7

PDF erstellt am: **16.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515457>

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.

100 Jahre Luftwaffe – die dritten 25 Jahre (1964–1989)

Obwohl die dritten 25 Jahre des Bestehens der Luftwaffe in die Zeit des Kalten Krieges und der Mirage-Affäre fallen, war diese Periode die Blütezeit der Luftwaffe. Vier Regimenter mit über 400 Jet-Kampfflugzeugen taten Ende der 70er Jahre Dienst auf zwölf Kriegsflugplätzen. Daneben verfügte die Luftwaffe über mehr als 100 Helikopter für Transportaufgaben. In dieser Periode wurde die Patrouille Suisse gegründet und es fanden die ersten Auslandskampagnen statt.

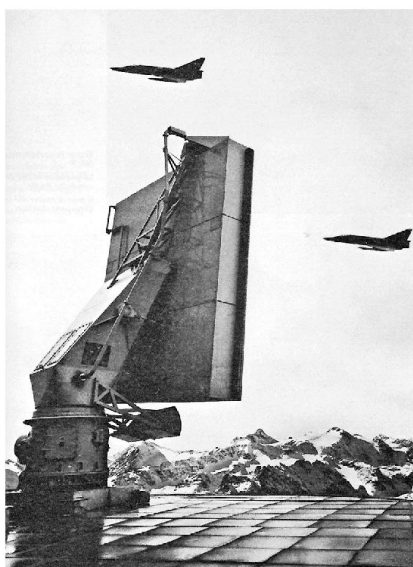
Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Zu Beginn der dritten 25 Jahre erschütterte ein Skandal die Flugwaffe, welcher noch heute seine Spuren in jeder Flugzeugbeschaffung hinterlässt. Nichts desto trotz spricht man im Zusammenhang mit der Flugwaffe mitunter von den «Goldenen Sechzigern». In diese Zeit fällt der Einstieg ins Überschallzeitalter, in die Fallschirmaufklärung, die Reifezeit der Leichtfliegerei und der Flab, sowie die Geburtsstunde der Patrouille Suisse. Gegen Ende der dritten 25 Jahre operierte die Luftwaffe auch ab Autobahnen und im Ausland.

Reorganisation der FF-Truppen und Reifezeit der Flab

Die «Mirage-Affäre» hatte aber auch Folgen im Bereich der Organisation. Mit einer grossen Reorganisation der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Trp) auf den 1. Februar 1968 wurde die Trennung zwischen Truppe, Verwaltung und Beschaffungsinstanz vollzogen. Das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (KFLF) verfügte über eine Unterabteilung Führung und Einsatz, welcher die zur Brigade erhobenen Bereiche Flugwaffe, Flugplätze und Fliegerabwehr unterstellt waren, über eine Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr (AFLF) und eine Abteilung der Militärflugplätze (AMF). Beschaffungen wurden fortan über die neu gegründete und auf Stufe EMD angegliederte Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) abgewickelt.

Die Fliegerbrigade 31 mit ihren drei Fliegerregimentern und einem Leichtfliegergeschwader verfügte 1975 über zwölf



FLORIDA-Radarantenne auf
einem Höhenstandort.

Bilder: VBS

Kriegsflugplätze auf denen insgesamt 21 Fliegerstaffeln mit ihren Jets stationiert waren. Die Flugplatzbrigade 32 stellte mit ihrem Milizpersonal den Betrieb der Flugzeug- und Helikopterflotten und des dazugehörigen Materials in Zusammenarbeit mit dem BAME, beziehungsweise mit dessen Milizstruktur, dem FF Park 35 sicher. Die Fliegerabwehrbrigade 33 war mit ihren BL-64 Bloodhound Lenk Waffen zusammen mit den Kampfflugzeugen und dem Luftraumüberwachungs- und Führungssystem FLORIDA in die Luftverteidigung eingebunden und sorgte mit ihren restlichen Mitteln für den Schutz der Infrastruktur der Luftwaffe und der Armee.

Die Zeit nach 1964 begann für die Flab mit der Einführung der BL-64 Blood-

hound und der radarisierten 35 mm Kanonen mit dem Feuerleitradar «Superfledermaus». Im Jahre 1968 erhielt sie den Flabziel-Simulator SURO, welcher die Ausbildung am Feuerleitgerät ohne den Einsatz von Zielflugzeugen erlaubte und zur Erfolgskontrolle wurde auf den Flabschiessplätzen eine elektronische Kontroll- und Auswertanlage in Betrieb genommen. In den Folgejahren wurde die Flab stetig modernisiert. Im Jahr 1975 wurden die Feuerleitgeräte «Fledermaus» durch moderne «Skyguard»-Systeme abgelöst und ab 1977 wurde die leichte Fliegerabwehr mit dem «Delta-Visier» ausgerüstet, welches eine Leistungssteigerung im Einsatz gegen Helikopter und Tiefflieger bedeutete. Schliesslich wurden 1984 die ersten Flablenk Waffen RAPIER an die Truppe abgeliefert und 1989 bewilligte das Parlament die Beschaffung einer modernen STINGER Einmann-Flablenk Waffe.

Überschallabfangflugzeug und Autobahnflugplätze

Der durch die «Mirage-Affäre» politisch angeschlagene Überschalljäger bewährte sich im Einsatz gegen den potentiellen Gegner des Kalten Krieges durchaus, wie 1967 im Sechstagekrieg deutlich vor Augen geführt wurde. Die Mirage IIIS war als erstes Kampfflugzeug der Flugwaffe mit Radar- und Infrarotlenk Waffen ausgerüstet und konnte so auch Abfangmissionen mit Waffeneinsatz in den Wolken durchführen. Zudem konnte sie mit dem SEPR 844 Raketenmotor versehen werden. Dieses mit einem Gemisch aus Salpetersäure und Flugpetrol betriebene Triebwerk erlaubte während 75–85 Sekunden eine beeindruckende Leistungssteigerung.

Auf Höhen über 10 000 m/M bedeutete dies fast eine Verdoppelung der Triebwerksleistung. Damit konnten die für Flüge über 15 000 m/M mit einem dreischichtigen Druckanzug ausgerüsteten Mirage-Piloten Höhen bis über 20 000 m/M erreichen.

Die 1968 eingeführte Aufklärerversion Mirage IIIRS löste die veralteten Venom-Aufklärer ab und ermöglichten nebst konventionellen Fotos auch Infrarot-Aufnahmen. Versuche mit einem Pod, welcher ein synthetisches Radarbild für die Aufklärung erzeugte, führten jedoch nicht zur Beschaffung. Ab 1988 wurde die Mirage kampfwertgesteigert, die Modifikationen bestanden unter anderem aus starren Entenvorflügeln, einem Radarwarner, einem Täuschkörper-Werfer, einer INS-Plattform und für die Jäger-Version aus einem Abfangscheinwerfer.

Nach dem Nullentscheid als Folge der «Mirage-Affäre» führte 1979 die Einführung der zur Ergänzung der Luftverteidigungsflotte beschafften «Raumschutzjäger» F-5 E/F Tiger zu einer Intensivierung des «dogfights», wie der Luftkampf im Sichtbereich genannt wurde. Nach zwei Kollisionen im Luftkampf wurde die Anzahl der frei manövrierenden Elemente im Luftkampf eingeschränkt.

Bereits bei der Planung der ersten Autobahnen forderte die Fliegertruppe, dass einige Abschnitte als Notpisten für den Kriegsfall konzipiert werden sollten. Bis in die 1980er-Jahre wurden insgesamt acht Autobahnabschnitte als Start- und Landebahn für Kampfflugzeuge ausgestattet. Sie verfügten über einen mindes-



Start eines Hunters von der Autostrasse bei Alpnach.

tens 2000 Meter langen, geraden Abschnitt ohne Grasstreifen in der Mitte und naheliegende Raststätten und Parkplätze waren so dimensioniert, dass sie für den Unterhalt von Jets geeignet waren. Die erste Landung auf einem Auto-



Zwei Mirage IIIS mit Einsatz des SEPR-Triebwerkes.

bahnabschnitt fand 1970 auf der A1 bei Oensingen statt. Insgesamt fanden bis 1991 zehn Übungen statt, bei welchen mit Venom-, Hunter- oder Tiger-Kampfflugzeugen auf Autobahnen oder Autostrassen gestartet und gelandet wurde.

Leichtfliegerei und Fallschirmaufklärer

Nachdem bereits zu Beginn der 1960er Jahre Helikopter des Typs Alouette II & III beschafft und den Armeekorps unterstellt wurden, standen mit der 1969 beschafften, dritten Tranche Alouette III nun auch der Armeeführung ein Lufttransportmittel zur Verfügung. Zusammen mit einer PC-6 Porter Staffel und einer Fallschirmaufklärerkompanie wurden drei Leichtfliegergeschwader zusammengefasst. Nebst den Milizverbänden, welche ihre Transportaufträge grösstenteils zu Gunsten der Truppe ausführten, wur-

de 1969 eine Leichtfliegergruppe mit Berufsmilitärpiloten im Überwachungsgeschwader aufgestellt. Die Alouette III war lange Zeit das Arbeitspferd für Transporte der Leichtflieger. Das Einsatzspektrum vergrösserte sich zunehmend und Anfang

der 1970er-Jahre begann das Geschwader mit Nachtflugversuchen. Ab 1977 experimentierte man mit ersten night vision goggles (NVG), wie die Nachtsichtgeräte genannt wurden. 1966 wurde auch ein Militärhelikopterrettungsdienst (MHR) gegründet, welcher mit der Rega zusammenarbeitete.

Nach den ersten Truppenversuchen von WK-Soldaten mit zivilen Fallschirmfahrrung während der Herbstmanöver 1964 wurde 1968 eine Fallschirmgrenadier-Kompanie aufgestellt. Nebst einer anspruchsvollen Ausbildung im Überlebenstraining, im Nachrichtendienst, in der Sprengtechnik und in der Sabotage gehörten automatische Absprünge tief mit Rundkappenschirmen und Freifall-Absprünge aus grösseren Höhen mit steuerbaren Fallschirmen zum Repertoire eines Fallschirmgrenadiers. Ab 1976 verlagerte sich die Ausbildung weg von der Sabotage hin zur reinen Aufklärung.

Patrouille Suisse und Auslandseinsätze

Der Zufall wollte, dass das 50-jährige Jubiläum der Luftwaffe und die Landesausstellung in Lausanne ins gleiche Jahr fielen und sich so Gelegenheit bot, mit akrobatischen Vorführungen durch vier Hunter die Zuschauer an beiden Anlässen zu verzaubern. Der Bundesrat nahm die Begeisterung des Publikums zum Anlass, diese Vorführungen zu institutionalisieren und gab der Doppelpatrouille den Namen «Patrouille Suisse». Während das Team 1965 nur eine Handvoll Vorfüh-

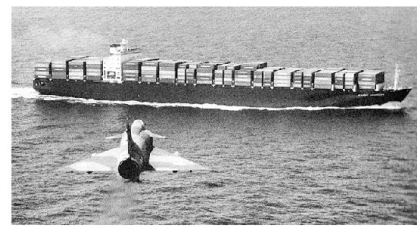
rungen absolvierte, nahm die Anzahl im Laufe der Jahre stetig zu. 1970 wurde die Formation mit einer fünften Maschine ergänzt und 1978 kam eine sechste Maschine dazu. Im selben Jahr durfte die PS, wie die Patrouille Suisse oft abgekürzt wird, in Salon-de-Provence ihr Können erstmal im Ausland vorführen. Bereits im Folgejahr gewann die PS am Internatio-

Fallschirmgrenadiere in Freifall-Absprung.



nal Air Tattoo die «Shell Trophy» für die beste Darbietung.

Ein Leichtflieger war der erste Schweizer Militärpilot, welcher Einsätze im Ausland absolvierte. Nach einer Lawinenkatastrophe im Vorarlberg flog er 1954 mit einem Hiller Helikopter 17 Verschüttete ins Spital. Bereits 1965 flogen auch drei Hunter für Trainingseinsätze nach Schweden und 1967 führten zwei Mirage III in Frankreich Bomben- und Lenkwaffenversuche durch. Nur wenige Jahre später zogen dann die Leichtflieger nach, 1974 flogen zwei Pilatus Porter der Luftwaffe Einsätze in den Hungergebieten der Sahel-Zone und 1976 unterstützten zwei Alouette III Helikopter die italienischen Behörden nach dem Erdbeben im Friaul. Weitere Lenkwaffenschussversuche fanden 1977, 1981 und 1986 in Schweden statt. Nachdem die ersten Auslandsaufenthalte der Düsenjets vor allem zu Versuchszwecken durchgeführt wurden, fand 1985 erstmals eine auf taktische Übungen ausgerichtete Kampagne in Sardinien statt. Piloten auf Mirage- und Tiger-Kampflugzeugen machten ihre ersten Erfahrungen mit einer Luftkampfauflösungs-Anlage und im Überschallflug tief über dem Mit-



Mirage IIIS über dem Mittelmeer vor Sardinien.

telmeer. Damit sie für den Notfall gerüstet waren, absolvierten sie vorgängig ein sogenanntes «sea-survival»-Training, um nach einem Fallschirmabsprung über dem Meer in einem kleinen Rettungsboot überleben zu können. ■

Quellen

Kdo Fl Br 31: 35 Jahre Fliegerbrigade 31 (2003).
Mirage-Verein Buochs: http://www.mirage-buochs.ch/-miragebu/index.php/sepr_844/articles/raketenmotor-sepr-844-zusammenfassung.html.
Amicale des Anciens de la DCA Légère: Die Chronik der Leichten Fliegerabwehr der Schweizer Armee (2012).
Bundesamt für Militärflugwesen und Fliegerabwehr: 50 Jahre BAFF (1986).
Luftwaffe, Uno Zero Zero: 100 Jahre Schweizer Luftwaffe.



- Einmaliges Netzwerk
- Ort der Begegnung, des Gesprächs und der Bildung
- Denkplatz für Konferenzen, Seminare und Tagungen

Die Schweiz und ihr sicherheitspolitisches Umfeld

Podiumsgespräch mit Botschafter Dr. Christian Catrina

Montag, 29. September 2014, 17 bis 19 Uhr

Hauptthema des Gesprächs ist der kommende sicherheitspolitische Bericht. Dieser soll das sicherheitspolitische Umfeld der Schweiz und dessen künftige Entwicklung analysieren sowie die Ausrichtung der Sicherheitspolitik und ihrer Instrumente festlegen. Botschafter Dr. Christian Catrina, Chef Sicherheitspolitik im VBS, wird den Bericht präsentieren.

Vorgängig zum Podium findet von 9.30 bis 16.15 Uhr eine sicherheitspolitische Tagung mit dem Thema «Sicherheit der Energieversorgung» statt.

Anmeldung unter www.lilienberg.ch

Lilienberg Unternehmerforum, Blauortstrasse 10, 8272 Ermatingen, Telefon +41 71 663 23 23, Fax +41 71 663 23 24, E-Mail: info@lilienberg.ch