

Zeitschrift:	Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber:	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band:	52 (1977)
Heft:	5
Artikel:	Wo bleiben die Helikopter?
Autor:	Bücheler, Thomas
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-704501

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: 30.12.2025

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

Wo bleiben die Helikopter?

Thomas Bücheler, Widnau

Immer wieder hört und liest man von der eidgenössischen Flugzeugevaluation, die nun mit dem Kauf von 72 Northrop-F-5E-Flugzeugen ihr vorläufiges Ende gefunden hat. Viel ist die Rede von den x Millionen Franken, welche für den Kauf aufgebracht werden müssen, daneben nehmen sich Beträge für andere (ebenfalls sehr wichtige!) militärische Beschaffungen sehr gering aus!

Bekanntlich existieren in der Schweizer Luftwaffe nebst Flugzeugen auch eine Anzahl Helikopter. Aber die meisten Diskussionen (zumindest jene, die auch in der Presse ihr Echo finden) drehen sich um Strahlflugzeuge und nicht um die Beschaffung von Helikoptern. Hier drängt sich nun die Frage auf: Wo bleiben die Helikopter? Oder etwas anders gesagt, warum beschafft die schweizerische Flugwaffe nicht mehr Hubschrauber? Denn Helikopter sind äusserst nützliche Flugzeuge, die sich für verschiedenste Aufgaben eignen.

Anhand von Übungen, aber auch bei Demonstrationen wird einem der Wert von Helikoptern und ihren ungeahnten Möglichkeiten erst richtig bewusst: Während eines Nachmittags im Manöver FAK 4 vom letzten Herbst hatte ich die Möglichkeit, bei einer Helikopterdemonstration dabei zu sein. Eine Staffel von 6 Alouette-III-Helikoptern simulierte die Absetzung einer Füsilierkompanie unter kriegsmässigen Bedingungen. Die Helikopterpiloten nutzten geschickt die Gegebenheiten des Geländes aus, indem sie in extrem niedriger Flughöhe bis knapp vors Zielgebiet flogen, dann ihre Maschinen über einer Baumreihe hochzogen (wo sie zum erstenmal bemerkt wurden, also etwa 100 m vom Zielgebiet entfernt) und nun zur Landung ansetzten. Die Landung selbst nahm nur etwa 8 Sekunden in Anspruch (!), und schon waren die Helis wieder weg! Hier werden nun die eindrücklichsten Helikoptermerkmale klar: Beweglichkeit und Überraschungseffekt! («Man sieht sie, bevor man sie hört», so ein MBB-Techniker.) Wie schon erwähnt, lässt sich der Hubschrauber sehr vielfältig verwenden:



MBB-105



S.A.343 «Gazelle»



S.A.330 «Puma»

1. als Transporter

Da der Helikopter sehr beweglich ist und sich überraschend einsetzen lässt, ist er das geeignete Mittel für den Transport von Stosstruppen, für die Kleinkriegsführung überhaupt. Helikoptereinsätze der beiden US Air Cavalry-Divisionen in Vietnam zeigten dies deutlich. Auch als Materialtransporter eignen sich Helikopter. Sie können Material und Waffen bis unmittelbar an die Frontlinie transportieren, wobei sie nicht auf ausgebauten Pisten angewiesen sind. Besonders im coupierten Gelände der Schweiz erweisen sich Helikopter als äusserst nützlich, können sie doch z.B. Panzerabwehrtrupps innert kürzester Frist an wichtige Punkte transportieren und wieder zurückbringen.

2. als Kampfhubschrauber

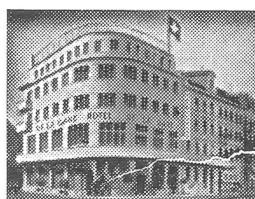
Erstmals wurden im Vietnamkrieg eigentliche Kampfhelikopter (Bell AH-1G «Huey Cobra») eingesetzt, um Truppentransporter zu eskortieren und Landeplätze zu sichern oder aktiv in die Kämpfe der Bodentruppen einzugreifen. Diese Kampfhelikopter mit ihrer starken Bewaffnung und hohen Geschwindigkeit bewährten sich so gut, dass heute überall Anstrengungen unternommen werden, solche zu konstruieren. Einige Beispiele: die BRD mit der MBB 105, Frankreich mit Alouette III und Gazelle, Grossbritannien mit der Westland Lynx, die USA mit Huey und Sea Cobra und mit Prototypen von Bell, Lockheed und

Hughes. Auch die Sowjetunion hat einen starken Kampfhelikopter entwickelt. Die Rolle des Kampfhelikopters in der Panzerabwehr ist heute unbestritten, er ist beweglich und kann schnelle Stellungswechsel vornehmen. Auch sind Kampfhelikopter stabile Lenkwaffenplattformen und bieten einen guten Überblick über das Gefechtsfeld. Mit Lenkwaffen ausgerüstete Hubschrauber (z.B. HOT, TOW, SS-11 usw.) bilden heute eine durchaus ernstzunehmende Panzerabwehrwaffe, zumal auch die Amerikaner und die Russen wieder vermehrt Unterschallerkampfflugzeuge konstruieren, z.B. die Fairchild A-10. Daraus wird ersichtlich, dass Erdkampfflugzeuge nicht mehr in erster Linie schnell sein müssen, sondern dass sie über gute Langsamflugeigenschaften verfügen und stabil gebaut sind.

3. Andere Aufgaben

Hubschrauber können auch anderweitig verwendet werden, so z.B. als Aufklärungs-, Verbindungs- und Sanitätshelikopter.

Natürlich haben Helikopter auch Nachteile, so etwa die leichte Verwundbarkeit. Helikopter können schon nach einem Treffer in die Druckleitung oder in die Steuer-systeme abstürzen. Auch ist die Wartung von Helikoptern ziemlich aufwendig. Die umseitige Tabelle gibt einen ungefähren Überblick über die Vielfalt der westlichen Hubschraubersysteme.



Hôtel de la Gare, Biel/Bienne

Telefon 032 274 94

A. Scheibli, propriétaire

Gepflegte Küche - Cuisine soignée
Moderne Zimmer - Tout confort

Fachfirmen des Baugewerbes

stamo

STAMO AG
Telefon 071 98 18 03

Stahlbau + Montagen
Postfach, 9303 Wittenbach SG

Unser Programm

Stahlbau (Regie und pauschal)
Eisenkonstruktionen aller Art
Maschinenbau
Behälterbau
Schweißtechnik
Montagegruppen für
Industriemontagen
Rohrleitungsbau
Förderanlagen und
Revisionen von Maschinen
und Anlagen

BAU - UNTERNEHMUNG



UND SCHLIEFEN

Reifler & Guqgisberg Ingenieur AG Biel

Tiefbau-Unternehmung

Biel Tiefbau Eisenbeton
Strassenbeläge Asphaltarbeiten
Geleisebau

Telefon 032 4 44 22

Bauunternehmung

MURER AG

ERSTFELD
ANDERMATT
SEDRUN
NATERS
MARTIGNY
GENÈVE

FISEN AG

BERN

Casty & Co. AG

Hoch- und Tiefbauunternehmung Strassenbau Baggerarbeiten

Landquart und Chur Telefon 081 5 12 59 / 2 13 83

Gebrüder Krämer AG

Strassenbeläge — Flugpisten
St. Gallen **Zürich**

Leca® schützt gegen Feuer

**Wände
üblicher Stärke sind
hochfeuerbeständig
(Klasse F 240).**

HUNZIKER

Typ	Abfluggewicht	Nutzlast	Besatzung	max. Geschwindigkeit	Reichweite	Bewaffnung	Hauptrotor Ø	Land
Bell UH-1N	4 756 kg	1 616 kg	2 + 14	241 km/h	481 km	Gunship: M-6 Mg 2×, Rocket Pod 2×	14,6 m	USA
S.A. 330 Puma	6 400 kg	2 500 kg	2 + 20	280 km/h	630 km		15,0 m	FR
Sikorsky YUH-60 A UTTAS**		3 175 kg extern	3 + 11	300 km/h				USA
Boeing YUH-61 A			3 + 11	300 km/h				USA
Westland WG 13 Lynx	3 900 kg	1 240 kg	2 + 12	296 km/h	563 km	8 PAL, 68-mm-Raketen 20-mm-Kanone, 7,62-mm-Mg	12,8 m	GB/FR
Boeing Vertol 107-II	10 400 kg	2 800 kg	2 + 25	267 km/h	385 km		15,55 m	USA
S.A. 321 Super Frelon	12 500 kg	4 500 kg	2 + 27	240 km/h	650 km		18,9 m	FR
Sikorsky CH-53 D	19 100 kg	4 000 kg 6 800/	3 + 38	315 km/h	410 km		22,0 m	USA
Sikorsky S-64 Skycrane	19 100 kg	9 400 kg	3 + 45	204 km/h	410 km		21,95 m	USA
Boeing CH-47 C Chinook	20 900 kg	10 000 kg	3 + 44	307 km/h	500 km		18,3 m	USA
Bell (Y) AHH-63**	4 756 kg		2 +	300 km/h		16 TOW-Pz-Abwehrlenkwaffen 76 2,75-inch-Rockets 30-mm-Kanone		USA
Hughes (Y) AHH-64**	7 882 kg		2 +	307 km/h	560 km	wie Bell YAAH-63	15,55 m	USA
Lockheed AHH-**	7 220 kg		2 +			TOW-Pz-Abwehrlenkwaffe, 30-mm-Kanone 7-cm-Raketen		USA
Messerschmitt Bölkow Blohm MBB-105	2 300 kg		2 + (3)	250 km/h	575 km	6 HOT-Lenkwaffen		BRD
Agusta-Bell A-109	2 600 kg		2 +	296 km/h				IT
Bell AH-1J Sea Cobra	4 530 kg		2 +	333 km/h	577 km	TOW-Lenkwaffen 2,75-inch-Rockets Maschinenkanone	13,4 m	USA

* UTTAS = Utility Tactical Transport Aircraft System

** (Y) AHH = Advanced Armed Helicopter

Djibouti

Ein neuer Krisenherd in Afrika

Daniel Krügel, Muri-Bern

Als gäbe es auf dem Schwarzen Kontinent nicht genug Wirren, ballen sich am Nordostzipfel Afrikas, im Bereich der rivalisierenden Staaten Äthiopien und Somalia, Kriegsgewitter zusammen. Frankreichs strategischer Stützpunkt Djibouti, die letzte europäische Kolonie in Afrika im alten Sinne, wird aufgegeben. Jahrelang sprach man von der Unabhängigkeit Djiboutis; jetzt, wo sie vor der Tür steht, glaubt niemand mehr daran. Zu viele fremde Interessen stehen auf dem Spiel. Die Streitkräfte Somalias, von Russland ausgebildet, zählen zu den bestausgerüsteten und am besten ausgebildeten Afrikas. Noch steht Somalia Gewehr bei Fuss — der schwelende Bürgerkrieg in Äthiopien schwächt die Position der Machthaber in Addis Abeba, die einen offenen Konflikt mit den



Die Soldaten sehen der nahen Zukunft mit gemischten Gefühlen entgegen: nachdem der Unabhängigkeitstermin bevorsteht, liegt ihnen nichts mehr daran, ihre Haut zu Markte zu tragen.



Der Menelik-Platz ist das Zentrum von Djibouti. Selbst hier wird das Straßenbild von Militärfahrzeugen bestimmt. (Im Hintergrund ein Fremdenlegionär im weißen Kepi.)