Zeitschrift: Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile
Herausgeber: Schweizerischer Zivilschutzverband
Band: 34 (1987)
Heft: 5

Rubrik: Aktuell = Actualité = Attualità

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

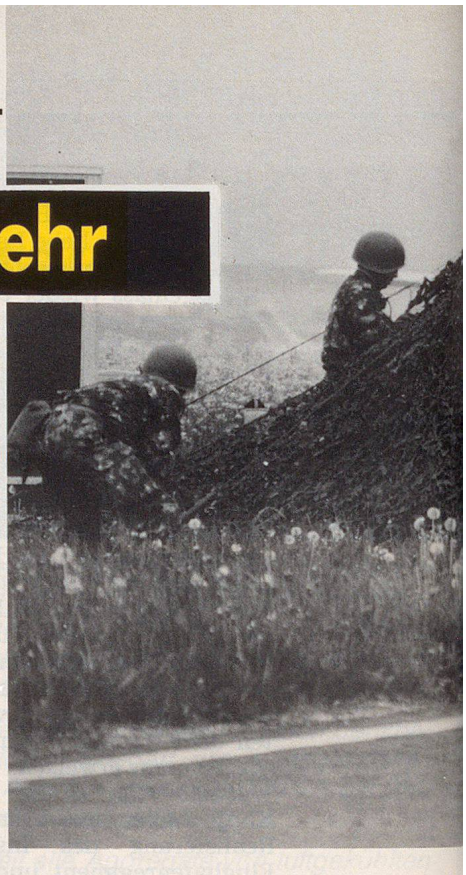
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.10.2025

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

Das Flughafenregiment 4 – ein neuer Verband der Schweizer Armee

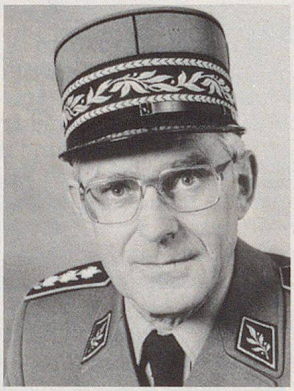
Fast so schnell wie die Feuerwehr



Eine Antwort auf moderne Bedrohungsformen

Von Sebastian Leicht, Zürich

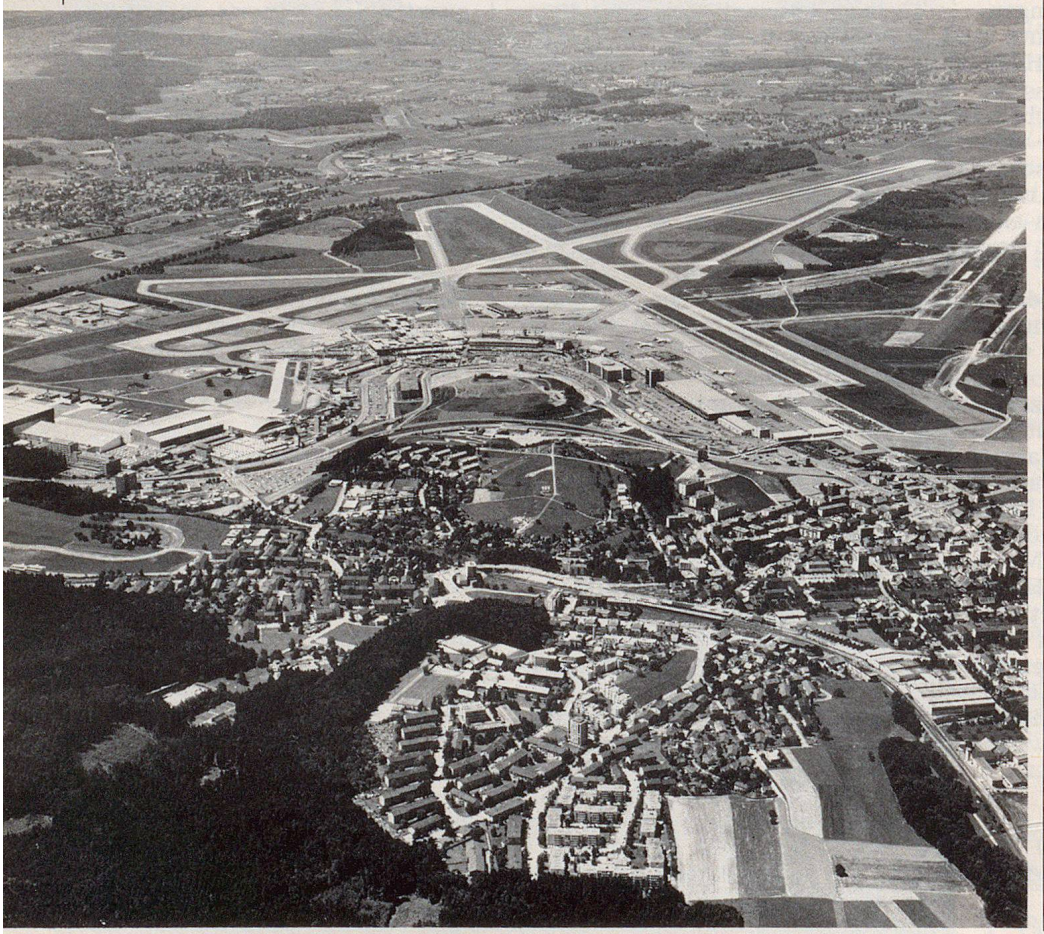
Die Terroranschläge der siebziger Jahre brachten es an den Tag: Unsere Flughäfen sind sehr verletzlich. So wurden im Rahmen der Reorganisation des Territorialdienstes für Kloten und Cointrin sogenannte Flughafenkommandi geschaffen, die reine Bewachungsaufgaben zu erfüllen hatten; bei den dafür eingesetzten Einheiten handelte es sich denn auch im allgemeinen nicht um Kampftruppen, sondern zumeist um Wehrmänner im Landsturmalter. Nachdem Terroristen und Kidnapper inzwischen durch verstärkte und besonders ausgebildete Polizeieinheiten besser in Schach gehalten werden können, sind aber (buchstäblich) am Himmel neue Gefahren aufgetaucht, welche die Aufmerksamkeit der Armeeführung und natürlich auch des Bundesrats, der unsere Sicherheitspolitik auszuführen hat, erregen.



Flughäfen sind zu attraktiven, potentiellen Zentren für überfallartige Aktionen geworden, stellt K kdt J. Feldmann, Kdt FAK 4, fest...

Beschleunigte Mobilmachung erforderlich

Die Rede ist vom «Strategischen Überfall», einer Bedrohungsform, die seit einiger Zeit Militärs und Sicherheitspolitiker beschäftigt. Kurz gesagt geht es dabei um die Tatsache, «dass in fremden Grossarmeen in den letzten Jahren ein bedeutend stärkeres Luftlandepotential geschaffen worden ist, das überfallartige Aktionen auf besonders interessante Zentren – und dazu gehören auch Flughäfen – ermöglicht, ja geradezu attraktiv erscheinen lässt», wie *Korpskommandant Josef Feldmann,* Kommandant des Feldarmeekorps 4, dem das neue Flughafenregiment 4 direkt unterstellt ist, ausführt (s. auch Kasten). Man kann sich infolgedessen nicht mehr auf reine Bewachung beschränken, sondern muss diesen Flughafenverbänden – so Feldmann – eine gegenaktive Komponente geben, eine Einheit, die den ersten Kampf führen kann. Und weil es sich eben um überfallartige feindliche Aktionen handelt, ist eine beschleunigte Mobilmachung dieses Flughafenregiments zu gewährleisten.



Flugbild des zu schützenden Flughafens Zürich-Kloten.

Offen halten oder schliessen?

Operativ muss man den Raum Kloten/Dübendorf nach den Worten Feldmanns als Einheit sehen. Folgerichtig ist das Flughafenregiment 4 sowohl für den Zivilflughafen Kloten wie auch für den Militärflugplatz Dübendorf zuständig. Zum zweiten erfüllt der Militärflugplatz die Voraussetzungen zur Selbstverteidigung nicht. Hingegen besteht zwischen den Flughäfen Kloten und Dübendorf ein qualitativer Unterschied. Feldmann: «In Kloten kann ein Konflikt zwischen Offenhalten und Schliessen entstehen, wobei der internationale Luftverkehr ein möglichst langes Offenhalten verlangt, während unsere Sicherheitsinteressen ein baldiges Schliessen erfordern könnten.»

«Wer in die Höhe steigt, sieht von oben einfach ein Pistensystem. Dass Kloten und Dübendorf zwei verschiedene Grossanlagen sind, diese Unterscheidung macht man nur am Boden», ergänzt *Brigadier Paul Rickert,* Stabschef des Feldarmeekorps 4, der massgeblich am Aufbau des Flughafenregiments 4 beteiligt ist. Und er verweist zum Vergleich auf den amerikanischen Grossflughafen Atlanta, der im Raum

...und lässt die Truppen des neuen Flughafenregiments 4 zu einer ersten Übung im Mai 1987 antreten.

Kloten/Dübendorf wohl spielend Platz fände.

Innerhalb von einem halben Tag einsatzbereit

Um das Überraschungsmoment möglichst klein zu halten, ist man daran, sowohl für das Flughafenregiment 4 wie auch für das Flughafenbataillon 1, das auf den 1. Januar 1988 als Alarmtruppe für den Genfer Flughafen Cointrin geschaffen wird, eine möglichst kurze Mobilisierungszeit zu erzielen. «Unsere Zielvorstellung, bezogen auf den Zeitfaktor, ist», so Brigadier Rikkert: «Innerhalb von einem halben Tag, etwa von sechs, sieben Stunden, sollten diese Verbände aktiv werden können und im Einsatzraum sein.» Punkto Alarmierung haben die Verantwortlichen noch keine Erfahrung. Man denkt zum Beispiel an den Piepser, den jeder auf sich tragen sollte, oder an ein Aufgebot über Radio und Fernsehen oder über Telefon, wie das bei der Feuerwehr mit Ringschaltungen praktiziert wird. Rickert: «Das ist vielleicht eine Eigenart dieses Flughafenregiments, dass man schrittweise und nicht mit einer Gesamtstudie an das Problem herantritt, dass man rein pragmatisch überprüft, was machbar und nicht machbar ist.»

Wie bei der Feuerwehr

Es ist wirklich wie bei der Feuerwehr: Der einzelne Wehrmann, der übrigens aus naheliegenden Gründen im Einsatzraum des Regiments wohnen und arbeiten muss, begibt sich vom Parkplatz zu seinem Garderobekästchen, wo seine ganze Ausrüstung bereitliegt; er rückt also ohne die Hilfe eines Mobilmachungsplatzkommandos bei seinem Materialmagazin ein und begibt sich nach erfolgter Ausrüstung zu seinem Einsatzraum auf dem Flughafen. Da die im Flughafenregiment eingeteilten Wehrmänner jedes Jahr einen zweiwöchigen Instruktionskurs absolvieren, plus ein oder zwei Alarmübungen, haben sie mit 36 Jahren inklusive RS ihren Anteil an Instruktionsdiensten und damit ihre Soldatenpflicht erfüllt; sie werden anschliessend in einer Mobilmachungsreserve eingeteilt. Natürlich ist auch das Korpsmaterial der Truppe an Ort und Stelle eingelagert (Waffen, Munition, Fahrzeuge usw.), das ja üblicherweise aus dem Zeughaus vom Materialfassungsdetachement zum Organisationsplatz gebracht wird. Diese andere Art der Mobilmachung bedingt natürlich auch bauliche Massnahmen in der Form kleiner Zeughäuser.

An eine individuelle Auswahl der Leute, bei der man die persönliche Eignung des Wehrmannes beurteilen müsste, ist nach Aussage von Korpskommandant Feldmann nicht gedacht, zumal schon die Rekrutierung der Wehrmänner im engeren Wohnbereich des Flughafens Probleme genug zur Folge hat, die vor allem auf eine starke Bevölkerungsbewegung innerhalb der Schweiz zurückzuführen sind.

Direkt dem Kommandanten des FAK 4 unterstellt

Da das Flughafenregiment gegen Luftlandetruppen eingesetzt werden soll, besteht es im wesentlichen aus Füsilieren, motorisierten Infanteristen und Panzergrenadieren sowie Flabsoldaten; die Logistik (Übermittlung, Versorgung, Sanität) ist in die relativ grosse Stabskompanie integriert, die natürlich auch die Führungselemente aufweist. Das eine Füsilierbataillon ist als Bewachungseinheit gedacht, während das zweite eine eher bewegliche Ein-

Das Szenario eines Strategischen Überfalls

sl. Nur moderne Grossarmeen sind überhaupt in der Lage, strategische Überfälle durchzuführen. Sie benötigen dazu enorme Mittel an Transportkapazität, Kampfflugzeuge, Truppen, Waffen und Nachschub. Zunehmende Spannungen in Europa bilden eine strategische Voraussetzung für eine solche Operation, was immerhin etwas Zeit zu Verteidigungsvorbereitungen lässt. Der Transport einer Luftlandedivision benötigt rund 600 Transportflugzeuge und eine grosse Anzahl Kampfflugzeuge für den Begleitschutz. Bei einem strategischen Überfall auf unser Land rechnet man mit dem Einsatz von zwei bis drei solcher Elitedivisionen. Da es sich bei diesen «fliegenden Panzergrenadieren» (Feldmann) aller Erfahrung nach um «Einwegverbände» handelt (Truppen, die nur einmal eingesetzt werden können, weil sie entweder siegen oder aufgerieben werden), dürfte sich ein feindlicher Generalstab ihren Einsatz über oder in der Schweiz gründlich überlegen, da diese Truppen anderswo in Europa vielleicht noch dringender gebraucht würden. Solchen Verbänden stellte sich auch sehr bald ein Nachschubproblem, obwohl sie gemäss Aussage von Korpskommandant Josef Feldmann heute eine grössere Autonomie aufweisen: «Man kann sie viel weiter entfernt von den Kontakttruppen am Boden absetzen und selbständig kämpfen lassen.» Auch die Autonomie der Transportflugzeuge sei wesentlich grösser geworden. Die Luftlandedivisionen kämen heute auch von sehr viel weiter her. Früher sei das Vorverlegen der Frontflugplätze ein Anzeichen für den bevorstehenden Einsatz von Luftlandetruppen gewesen... «Aber unsere Chance ist zweifellos schon», betont Korpskommandant Feldmann, «dass ein solcher Luftlandeverband relativ verletzlich bleibt.»

Problematisch und kompliziert ist auch die Luftlandeaktion an und für sich. Für ihren Ablauf kann man sich folgendes Szenario vorstellen: Planung, Zeitpunkt (meistens in der Nacht), Einleitung des Angriffs (massive Bombardierung des Zielgeländes, eventuell beschränkter Einsatz von Atom- oder chemischen Waffen). Die Landung erfolgt in Wellen, 100 bis 300 Meter über Boden. Eine Welle benötigt drei bis fünf Minuten. Das Gebiet, in welchem eine Luftlandedivision operiert, ist grösser, als man sich das gemeinhin vorstellt – nämlich rund 15×20 Kilometer gross. Nach der Landung erfolgt zuerst die Besammlung, erst dann setzt sich die Division in Bewegung, um Aufmarschachsen des Gegners zu sperren. Für eine solche feindliche Luftlandeoperation spreche unsere erhöhte Verletzlichkeit auch bei rascher Mobilmachung, ergänzt Feldmann. Dagegen fielen Vergleiche mit der Tschechoslowakei (1968) und Afghanistan (1979) eher beruhigend aus: «Kloten oder Bern ist nicht Prag oder Kabul.» Denn in beiden Fällen, in denen Luftlandetruppen zum Einsatz kamen, waren die Besetzer entweder schon im Land oder die Bodentruppen bereits an der Grenze aufmarschiert. Das Risiko lässt sich aber auch sonst eindämmen, zum Beispiel eben mit den neugeschaffenen Flughafenverbänden.

In Sachen Flughafenregiment 4 hat das EMD die Presse wie folgt orientiert:

Verordnung über die Dienstleistung der Flughafenformationen

Der Bundesrat hatte Ende 1985 die Schaffung eines rasch alarmierbaren Truppenkörpers zum Schutz der Flughäfen Kloten und Dübendorf beschlossen. Das frühere Flughafenkommando Zürich ist deshalb auf den 1. Januar 1987 zu einem Kampfverband ausgebaut worden (Flughafenregiment 4). Zudem wurde mit der Revision der Truppenordnung 1986 das bisherige Flughafenkommando Genf in das Flughafenbataillon 1 umgewandelt und verstärkt.

Die rasche Alarmierbarkeit der beiden Flughafenformationen erfordert eine entsprechende Ausbildung. Mit einer Verordnung über die Dienstleistungen dieser Truppenkörper, die am 1. April 1987 in Kraft trat, hat der Bundesrat diesen Bedürfnissen Rechnung getragen. Sie sieht vor, dass die Angehörigen der Flughafenformationen jährlich einen Kurs im Truppenverband von 13 Tagen leisten. Zusätzlich können sie pro Jahr zu ein- bis zweitägigen Alarmübungen aufgeboten werden, welche an die Gesamtdienstpflicht angerechnet werden. Für solche Alarmübungen besteht die Möglichkeit, die Angehörigen dieser Formationen zu verpflichten, während eines beschränkten Zeitraums ihre Erreichbarkeit auch ausserdienstlich sicherzustellen.

satzreserve darstellt und das dritte auf dem Flugplatz Dübendorf zum Einsatz kommen soll (ab 1. Januar 1988), um im kleineren Rahmen beide Aufgaben wahrnehmen zu können. Übrigens stammt der Bundesratsbeschluss zur Schaffung des Flughafenregiments 4 vom 15. Dezember 1985, so dass der neue Verband bereits im militärischen Kurstableau 1986 berücksichtigt werden konnte.

Fliegende Panzergrenadiere

Wie sieht nun ein möglicher Gegner dieses Flughafenregiments aus? Wie schon gesagt, Luftlandetruppen sind unter anderem dazu ausersehen, strategische Überfälle (siehe Kasten S. 7) auszuführen. Man könnte sie – so Feldmann – als fliegende Panzergrenadiere bezeichnen, die eben geländegängige, leicht gepanzerte Fahrzeuge mit sich führen und sich am Boden als mechanisierter Verband organisieren. Hingegen sind es keine eigentlichen Kampfpanzerverbände, obwohl es in ausländischen Armeen leichtere Luftlandepanzer gibt.

Kein Schlag aus heiterem Himmel

Warum sind für solche Verbände etwa Zürich-Kloten oder Bern-Belpmoos interessant? Feldmann: «Einmal, weil sie den Zugriff auf strategisch interessante Ziele ermöglichen, was natürlich im Falle Zürichs und Berns nicht nur ein organisatorisches Desaster zur Folge hätte, sondern auch einen unerhörten psychologischen Schock verursachen würde. Zweitens könnte sich der Besetzer eines solchen Raumes eine ganze Menge bereits bestehender Installationen nutzbar machen.» Was die Intensität der Bedrohung dieser Art betrifft, möchte Korpskommandant Feldmann differenzieren: «Mit einem Schlag aus heiterem Himmel müssen wir bei einwandfreiem Funktionieren unseres Nachrichtendienstes wohl nicht rechnen, bei erhöhter Konfliktgefahr oder im Falle eines Krieges, der sich unseren Grenzen nähert, nimmt die Gefahr allerdings rasch zu.»

Notschliessung erschwert feindliche Aktion

Eine vom Flughafenpersonal durchgeführte Notschliessung könnte indessen den Einsatz des Flughafenregiments schon wesentlich erleichtern bzw. eine feindliche Aktion gegen den Flughafen erheblich erschweren. Bedeutet doch eine solche Schliessung ein Abschalten der Befeuerung (Beleuchtung) der Pisten sowie eine Blockierung der Landebahnen mit Lastwagen und Vehikeln aller Art. Dazu braucht man das Flughafenregiment nämlich noch nicht. Nach der Notschliessung müsste beim Bundesrat das Truppenaufgebot beantragt werden. Wenn mehr als 2000 Wehrmänner mobilisiert werden sollten, so ist unverzüglich die Bundesversammlung einzuberufen (Art. 102/BV Ziff. 11).

Wie üben, ohne den Flugverkehr zu stören?

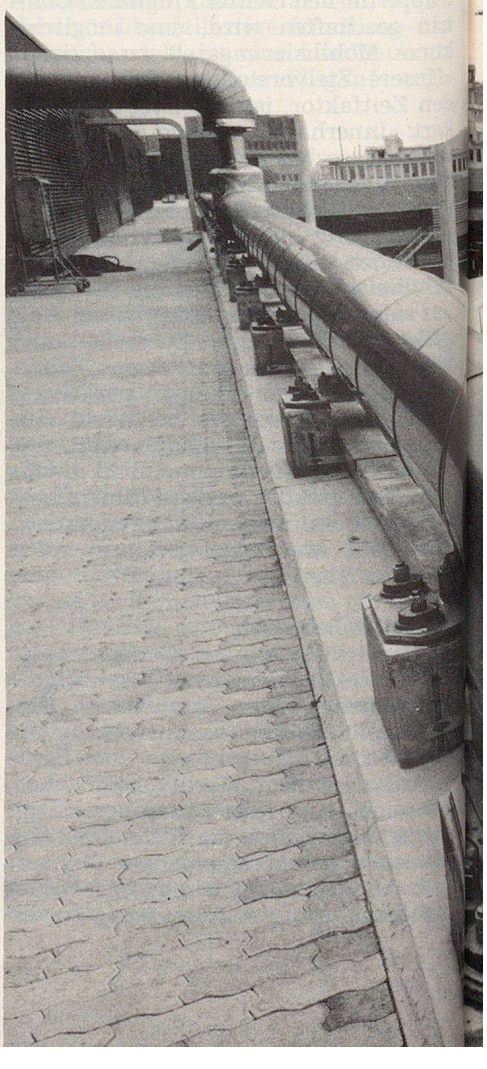
Nun, das Gesagte betrifft den Ernstfall. Wie wird dieser im tiefen Frieden geübt? Denn der zivile Flugverkehr sollte ja möglichst ungestört bleiben. Wie Brigadier Rickert ausführt, sind die Instruktionskurse des Flughafenregiments dem Üben des Ortskampfs bei der Infanterie vergleichbar. «Wir können ihn auch nicht in Zürich trainieren, aber wir verwenden dazu ausgewählte Objekte anderswo», meinte er. So wird nach minutiöser Absprache mit den Flughafenbehörden mal jene, mal diese Piste mit Beschlag belegt, mal hier, mal dort die Bewachung von Gebäuden geübt. Das gilt für den einzelnen Wehrmann. «Er muss ja immer durch das Diopterloch (Visier) seines Sturmgewehrs auf das Korn blicken; wo er das Gewehr hinhält, ist eigentlich unerheblich», erläutert der Brigadier die Sachlage. Die gesamte technische Schulung – zum Beispiel der Einsatz des Schützenpanzers – kann irgendwo auf dem Flughafenareal abgehalten werden. Die Führung hingegen übt sozusagen im Massstab 1:1 am «richtigen Ort». Das frühere Flughafenkommando hatte seinen Kommandoposten in einer umgebauten Zivilschutzanlage. Dieser Raum wird auch vom neuen Flughafenregiment weiter benützt; hier laufen auch die permanenten Übermittlungs-Verbindungen zusammen.

«Cohabitation» nichts Neues

Im übrigen ist natürlich der gesamte Trakt des Terminals A und des Terminals B derart verbetoniert und mit verschiedensten Untergeschossen versehen, dass man sich hier überall auf die Gefechtsführung vorbereiten kann. Und zudem, ergänzt Feldmann, gehe es hier nicht um eine völlige Neuschöpfung, sondern man könne auf die mindestens zehnjährigen Flughafenkommandi aufbauen. In bezug auf bauliche Installationen und permanente Verbindungen sei also schon sehr viel vorhanden. Es sei einfach in den Dimensionen dem neuen Truppenkörper anzupassen. Auch die «Cohabitation» im Rahmen von Truppenkursen auf dem Flughafen sei nichts Neues, wobei der nunmehr beweglichere Verband vielleicht etwas mehr Friktionen bringe. «Die Tatsache schliesslich, dass für den Ausländer ein etwas kriegerisches Bild auf dem Flughafen Kloten entsteht, ist gar nicht unerwünscht, wird dadurch doch eine Dissuasionswirkung erzielt.»

Mehr Verbindungsoffiziere als üblich

Was geschieht im Falle eines Falles in Kloten? «In einer ersten Phase muss man sich das vorstellen wie einen Flugunterbruch bei Nebel. Es steht alles still», erklärt Feldmann. Je nach Entwicklung der Lage könnte der Bundesrat aber auch eine teilweise Wiedereröffnung anordnen, so dass der Flugverkehr nicht vollständig zum Erliegen kommt. Die Flugpassagiere müssten



Die technische Verletzbarkeit der Flughafenanlagen ist beträchtlich.

vorerst einmal warten. Wäre es der Anfang eines Kriegszustandes, würden natürlich auch die Landesgrenzen geschlossen, und die ausländischen Passagiere müssten vom Betreuungsdienst der Armee übernommen werden.
Was schliesslich die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Behörden des Flughafens angeht, weist Brigadier Rickert darauf hin, dass zu allen diesen Stellen – Amt für Luftverkehr, Flughafenpolizei, Swissair usw. – Verbindungsoffiziere entsandt werden. «Sonst sieht man dort draussen vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr.»

Weniger erpressbar

Und die Moral von der Geschicht'? Dass nun ein Flughafenregiment 4 (und später auch ein Flughafenbataillon 1) besteht, darf durchaus als Signal an das Ausland betrachtet werden. Denn die Schaffung dieser Verbände macht etwaigen Angreifern, woher sie auch kommen mögen, eindeutig klar, dass sich ein Überfall auf die Flughäfen Zürich-Kloten und Genf-Cointrin keinesfalls lohnen würde. Denn dort ist man bereit. Für das Inland aber geht von diesen neugeschaffenen Verbänden eine beruhigende Wirkung aus in dem Sinne, als wir dank dieser Truppen weniger erpressbar sind und im Falle eines Falles ein Gegner hingehalten werden kann, bis das Gros der Armee mobilisiert hat, und dazu braucht es nicht mehr als zwei Tage.

Le régiment d'aéroport 4, une nouvelle formation de l'armée suisse

Presque aussi prompt que les sapeurs-pompiers

Une réponse aux formes modernes de menace

Les agressions terroristes des années septante nous l'ont révélé: nos aéroports sont très vulnérables. C'est pourquoi, dans le cadre de la réorganisation du service territorial on a créé pour Kloten et Cointrin, de nouvelles formations appelées «commandoments d'aéroport», qui doivent accomplir de pures tâches de surveillance. Les unités engagées à cet effet ne sont, d'une façon générale, pas des troupes de combat mais elles se composent le plus souvent de soldats en âge de landsturm. Depuis que des unités de police renforcées et spécialement entraînées peuvent mieux maîtriser les actes de terrorisme ou les opérations d'enlèvement et de détournement d'avion, de nouveaux dangers sont apparus dans le ciel. Ceux-ci ont attiré l'attention des chefs de l'armée et, bien sûr, du Conseil fédéral qui doit mettre en œuvre notre politique de sécurité.

Sébastien Leicht, Zurich

Nécessité d'une mobilisation accélérée

Il est question de «raid stratégique», c'est-à-dire d'une forme de menace qui préoccupe depuis un certain temps déjà les militaires et les personnes spécialisées dans la politique de sécurité. En bref, ainsi que le souligne le commandant de corps Josef Feldmann, commandant du corps d'armée de campagne 4, auquel est directement subordonné le nouveau régiment d'aéroport 4, au cours des dernières années, les grandes armées étrangères se sont dotées de formations aéromobiles notablement plus puissantes que par le passé. Ce nouveau potentiel leur permet d'entreprendre des raids sur des objectifs particulièrement intéressants, parmi lesquels les aéroports. De plus, du fait de ce potentiel accru, ces raids semblent même devenir attrayants (voir également l'encadré). Le commandant de corps Feldmann poursuit en expliquant que l'on ne peut plus se limiter à une pure et simple surveillance mais qu'il faut donner à ces formations d'aéroport les moyens de contre-attaquer, c'est-à-dire les doter d'une unité pouvant engager rapidement le premier combat. Et comme il s'agit d'opérations ennemies faites par

Flughafenregiment 4 (Zürich-Kloten) im ersten Einsatz im Mai 1987.

surprise, il est indispensable d'organiser une mobilisation accélérée de ces régiments d'aéroport.

Faut-il laisser l'aéroport ouvert au trafic, ou faut-il le fermer?

D'après Feldmann, du point de vue opérationnel, le secteur Kloten-Dübendorf doit être considéré comme un tout. En conséquence, le régiment d'aéroport 4 n'est pas seulement responsable pour de l'aéroport civil de Kloten, mais encore pour l'aérodrome militaire de Dübendorf, ce d'autant que cet aérodrome ne remplit pas les conditions nécessaires à son autodéfense. Il existe cependant une différence qualitative entre les aéroports de Kloten et de Dübendorf. Le commandant de corps Feldmann relève qu'à Kloten il peut y avoir un conflit portant sur la question de savoir s'il faut laisser les installations ouvertes ou fermées. En effet, les nécessités du trafic aérien international veulent que l'aéroport reste ouvert à la circulation le plus longtemps possible, tandis que les impératifs de notre sécurité peuvent à la rigueur nous amener à le fermer. A Dübendorf, la question peut être résolue de façon beaucoup plus souple, puisque seuls les militaires entrent en ligne de compte.

Le brigadier Paul Rickert, chef de l'état-major du corps d'armée de campagne 4, qui a participé pour une grande part à la constitution du régiment d'aéroport 4, ajoute que celui qui survole le secteur Kloten-Dübendorf, ne voit pratiquement qu'un réseau de pistes. Ce n'est qu'au sol que l'on s'aperçoit que Kloten et Dübendorf sont deux grands complexes différents. A titre de comparaison, le brigadier mentionne l'immense aéroport d'Atlanta, aux Etats-Unis, qui pourrait facilement couvrir l'ensemble du secteur Kloten-Dübendorf.

Prêt à l'engagement en une demi-journée

Afin de réduire au minimum le temps de surprise, on cherche actuellement à raccourcir le plus possible la durée nécessaire à la mobilisation. Cet objectif vaut aussi bien pour le régiment d'aéroport 4 que pour le bataillon d'aéroport 1, dont la constitution est prévue pour le 1er janvier 1988 et qui fonctionnera comme troupe d'alarme pour l'aéroport de Genève-Cointrin. Selon le brigadier Rickert, pour tenir compte du facteur temps, l'objectif, tel que l'on se le représente, consiste à organiser ces formations et à les équiper de telle manière qu'elles soient prêtes à l'engagement dans le secteur d'intervention en une demi-journée, plus précisémment en l'espace de 6 à 7 heures.

Les responsables n'ont encore aucune expérience en matière d'alarme. On peut imaginer, à cet égard, l'emploi d'un système d'appel de personne par «bip» que chacun devrait porter sur soi, ou une mise sur pied par radio et télévision ou par téléphone, comme il est d'usage de le faire dans les corps de sapeurs-pompiers pourvus d'un dispositif d'alarme téléphonique circulaire. Le brigadier Rickert voit un aspect particulier à ce régiment d'aéroport en ceci que l'on entend y procéder par étape, plutôt que d'aborder les problèmes en s'appuyant sur une étude globale, et que l'on considère avec pragmatisme ce qui est réalisable et ce qui ne l'est pas.

Comme pour les sapeurs-pompiers

La procédure est vraiment la même que pour les sapeurs-pompiers. Pour des raisons aisément compréhensibles, chaque soldat doit habiter et travailler dans le secteur d'engagement du régiment. Il se rend de la place de parc à son vestiaire. Dans son armoire, il trouve tout son équipement prêt. Il entre donc en service près de son magasin de matériel, sans avoir recours à un commandement de place de mobilisation. Une fois équipé, il se rend dans son secteur d'engagement, à l'aéroport. Chaque année, les soldats incorporés dans le régiment d'aéroport doivent suivre un cours d'instruction de deux semaines, auquel s'ajoutent un à deux exercices d'alarme. C'est ainsi qu'à 36 ans ils auront accompli leur nombre de jours de service d'instruction, y compris l'école de recrues, et auront rempli leurs obligations militaires. Ils seront ensuite incorporés dans une unité de réserve de mobilisation. Bien entendu, le matériel de corps du régiment (armes, munitions, véhicules, etc.) doit être entreposé sur place. D'habitude, le détachement de réception du matériel de l'unité doit aller toucher le matériel à l'arsenal, pour l'amener à la place d'organisation.

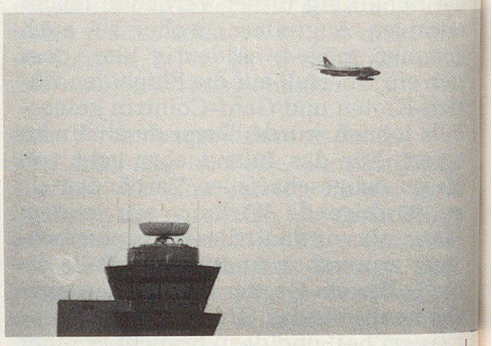
Cette autre manière de mobiliser nécessite bien entendu également des constructions faisant office de petits arsenaux. D'après le commandant de corps Feldmann, on n'envisage pas de recourir à une sélection individuelle des hommes, consistant à vérifier les aptitudes personnelles des engagés, car le recrutement des soldats domiciliés dans la zone rapprochée de l'aéroport pose déjà suffisamment de problèmes, ce qu'il faut principalement mettre au compte de la grande mobilité de la population, à l'intérieur de la Suisse.

Régiment directement subordonné au commandant du CA Camp 4

Le régiment d'aéroport doit être engagé contre des troupes aéromobiles. Dès lors, il faut qu'il soit composé de fusiliers, d'hommes des troupes d'infanterie motorisée, de grenadiers de char et de soldats DCA. La logistique (transmissions, ravitaillement, sanitaire) est intégrée dans une compagnie d'état-major, relativement importante, qui comprend bien entendu aussi les éléments de conduite. Le premier bataillon de fusiliers est conçu comme une unité destinée à la surveillance, le deuxième constitue plutôt une réserve mobile d'engagement, quant au troisième, il faudra qu'il soit engagé à l'aérodrome de Dübendorf (dès le 1.1. 1988), où il devra assumer les tâches des deux premiers à une échelle plus réduite. Du reste, l'arrêté du Conseil fédéral concernant la création du régiment d'aéroport 4 date du 15 décembre 1985, de sorte que la nouvelle formation a déjà pu être inscrite au tableau des cours militaires de 1986.

Grenadiers de char aéroportés

Comment faut-il se représenter l'ennemi potentiel de ce régiment d'aéroport? Comme mentionné ci-dessus, ce sont des troupes aéromobiles qui devront, entre autres, accomplir des raids stratégiques (voir notre encadré). Le commandant de corps Feldmann souligne que l'on pourrait les considérer comme



des grenadiers de char aéroportés, qui sont dotés de véhicules tout-terrain blindés légers et qui peuvent s'organiser au sol comme des formations mécanisées. En revanche, ce ne sont pas des formations de chars blindés de combat au sens propre du terme, encore que les armées étrangères connaissent des véhicules aéromobiles blindés légers.

Il n'y aura pas de coup de tonnerre dans un ciel bleu!

Pourquoi Zurich-Kloten ou Berne-Belpmoos constituent-ils des objectifs intéressants pour de telles formations? D'une part, parce que – selon Feldmann – ils peuvent constituer une tête de pont donnant accès à des objectifs stratégiques intéressants. En effet, une attaque contre les villes de Zurich et de Berne constituerait un désastre, par la désorganisation qu'elle entraînerait, mais il y a pire encore, elle serait un choc psychologique inouï. D'autre part, l'occupant d'un tel secteur pourrait s'approprier, et utiliser à son gré, une grande quantité d'installations. Quant à l'intensité d'une menace de ce genre, le commandant de corps Feldmann estime qu'il faut faire des distinctions: «En effet, si nos services de renseignements fonctionnent de façon impeccable, on ne doit d'une manière générale pas s'attendre à un coup de tonnerre dans un ciel bleu. En cas de menace de conflit accrue ou si une guerre devait se rapprocher de nos frontières, le danger augmenterait rapidement.»

La fermeture d'urgence de l'aéroport compliquerait toute opération ennemie

Si le personnel de l'aéroport fermait d'urgence les installations, l'engagement du régiment d'aéroport en serait déjà grandement facilité, alors que l'opération ennemie deviendrait beaucoup plus difficile. En effet, une telle fermeture signifie la suppression de l'illumination de toutes les pistes et le blocage des pistes d'atterrissage au moyen de camions et de véhicules de tous genres. Pour ces opérations, il n'est pas encore nécessaire de faire appel au régiment. Après la fermeture d'urgence de l'aéroport, il y aurait lieu de proposer au Conseil fédéral de lever les troupes. Si le nombre des troupes levées dépassait 2000 hommes, il y aurait lieu de convoquer immédiatement l'Assemblée fédérale, conformément à l'article 102, chiffre 11, de la Constitution fédérale.

Comment exercer sans perturber le trafic aérien?

Ce qui vient d'être dit concerne, bien sûr, les cas de crise. Mais comment peut-on exercer en temps de paix heureuse? En effet, le trafic aérien civil devrait rester aussi peu perturbé que possible. Comme le fait remarquer le brigadier Rickert, les cours d'instruction du régiment d'aéroport sont comparables aux exercices de combat de localité de l'infanterie. Il n'est pas possible d'organiser l'entraînement à Zurich même, mais on peut le faire n'importe où ailleurs, dans des endroits dûment choisis. C'est ainsi qu'après avoir discuté en détail avec les autorités de l'aéroport, on peut exercer l'occupation de l'une ou l'autre piste, suivant les jours, et organiser la garde d'un bâtiment ou d'un autre. Cela permet d'entraîner chaque soldat pour qui – explique le brigadier Rickert – l'essentiel reste en définitive de savoir utiliser le dioptre et le guidon de son fusil pour viser, quel que soit le lieu où est posée son arme et peu importe la cible. La formation technique dans son ensemble – par exemple l'engagement de chars de grenadiers – peut avoir lieu n'importe où sur l'aire de l'aéroport. En revanche, la conduite s'exerce à l'échelle 1 à 1, dans les lieux d'engagement effectifs. L'ancien commandement avait son poste dans une construction de protection civile transformée à cet effet. Cette construction reste à disposition du nouveau régiment d'aéroport. C'est là également que sont interconnectées toutes les liaisons permanentes des transmissions.

La «cohabitation» n'est pas nouvelle

Il convient de relever que les bâtiments entiers du terminal A et du terminal B sont à ce point bétonnés et se composent d'une telle variété de sous-sols, qu'on peut s'y préparer au combat absolument partout. Le commandant de corps Feldmann ajoute qu'il ne s'agit pas d'une nouveauté à tout point de vue, puisqu'on peut se fonder sur les expériences des commandements d'aéroport, qui ont au moins dix ans d'existence. Les structures en place sont donc déjà très vastes, s'agissant des constructions et des liaisons permanentes. Il suffit de les adapter au nouveau corps de troupe. De même, dans le cadre des cours donnés à la troupe, sur l'aéroport, la «cohabitation» n'est pas non plus nouvelle, si ce n'est que ces formations, plus souples qu'auparavant, peuvent amener éventuellement davantage de points de frictions. De l'avis du commandant de corps Feldmann, l'image quelque peu belliqueuse, que donnent aux étrangers les troupes à l'entraînement sur l'aéroport n'est pas si négative, car elle exerce un effet dissuasif.

Des officiers de liaison plus nombreux que d'habitude

Que se passerait-il en cas de danger à Kloten? Selon Feldmann, on peut s'imaginer que, dans une première phase, tout se passerait comme s'il y avait une interruption de vol en raison du brouillard. Tout serait calme. Cependant, suivant l'évolution de la situation, le Conseil fédéral pourrait ordonner une réouverture partielle de l'aéroport, de telle façon que le trafic aérien ne soit pas totalement paralysé. Les passagers seraient tout d'abord contraints d'attendre. S'il s'agissait du début d'un état de guerre, il y aurait alors lieu, bien entendu, de fermer également les frontières. Les services d'assistance de l'armée devraient prendre en charge les passagers étrangers. Quant à la collaboration avec les diverses autorités aéroportuaires, le brigadier Rickert souligne enfin que tous les services, que ce soit l'office de l'air, la police de l'aéroport, la Swissair ou d'autres encore, devraient déléguer un officier de liaison, à défaut de quoi, l'on ne verrait plus l'essentiel et l'on se perdrait dans les détails.

Echec au chantage

Quelle morale faut-il tirer de tout cela? Incontestablement que la présence d'un régiment d'aéroport 4 et plus tard également celle d'un bataillon d'aéroport 1 peut fort bien être considérée par l'étranger comme un signal. En effet, la création de ces formations indique clairement à tout attaquant potentiel, d'où qu'il vienne, qu'une attaque par surprise sur les aéroports Zurich-Kloten ou Genève-Cointrin ne vaut la peine en aucun cas, puisqu'on est prêt pour la «réception».

Dans notre pays, par contre, ces formations nouvellement créées exerceront un effet apaisant en ce sens que nous serons moins facilement exposés au chantage, grâce à ces troupes qui, le cas échéant, pourront stopper un ennemi, jusqu'au moment où le gros de l'armée aura mobilisé, ce qui ne prend pas plus de deux jours!

Le scénario d'un raid stratégique

sl. Seules les grandes armées modernes sont vraiment à même d'accomplir des raids stratégiques. Elles ont besoin pour cela d'énormes moyens en capacités de transports, en avions de combat, en troupes, en armes et en ravitaillement. Une telle opération implique, stratégiquement parlant, une augmentation des tensions en Europe; or celles-là laissent toujours un peu de temps pour se préparer à la défense. Le transport d'une division aéromobile nécessite en gros 600 avions de transport et un grand nombre d'avions de combat pour assurer l'appui et la protection de ce déplacement. Selon les estimations, un raid stratégique sur notre pays exigerait que l'ennemi engage deux à trois divisions d'élite, du type précité. Le commandant de corps Feldmann précise que ces «grenadiers de char aéroportés» constituent, selon les expériences faites jusqu'ici, des «formations d'intervention en coup de poing», c'est-à-dire des troupes qui ne peuvent être engagées qu'une seule fois car ou bien elles arrachent une victoire fulgurante ou bien elles sont exterminées. Cela devrait faire réfléchir un état-major ennemi qui planifierait une attaque sur la Suisse, car il pourrait éventuellement se demander si les troupes à engager ne seraient pas beaucoup plus utiles ailleurs en Europe, suivant les urgences. De plus, de telles formations posent rapidement des problèmes de ravitaillement, même si aujourd'hui elles disposent, comme le souligne le commandant de corps Feldmann, d'une assez grande autonomie. Il est possible de les larguer beaucoup plus loin de leurs troupes de contact au sol et de les laisser combattre de façon autonome. De même l'autonomie des avions de transports s'est considérablement étendue. Les divisions aéromobiles proviennent aujourd'hui de bases beaucoup plus reculées qu'auparavant. Jadis, le fait d'avancer les aérodromes situés au front aurait été un indice d'un engagement prochain de troupes aéroportées... «Mais notre grande chance», relève Feldmann, «réside indubitablement dans la vulnérabilité relative dont ce genre de formations aéroportées continue à être affecté.»

Par ailleurs, l'intervention aéroportée reste en soi problématique et compliquée. On peut imaginer son déroulement selon le scénario suivant: planification, moment (la plupart du temps, durant la nuit), introduction de l'attaque (bombardement massif du secteur de l'objectif, éventuellement engagement limité d'armes atomiques ou chimiques). Le parachutage se déroule par vague, depuis 100 à 300 mètres du sol, une vague prend trois à cinq minutes. Le secteur d'opération d'une division aéroportée est plus grand qu'on ne se l'imagine communément, il atteint environ 15 à 20 kilomètres. Après le parachutage, il faut tout d'abord faire le rassemblement. C'est seulement ensuite que la division se met en mouvement pour bloquer les axes de déploiement de l'adversaire. Monsieur Feldmann estime que notre grande vulnérabilité parle en faveur de telles opérations ennemies aéromobiles, même si nous pouvons mobiliser rapidement. En revanche, les comparaisons que l'on peut faire avec la Tchécoslovaquie (1968) et l'Afghanistan (1979) sont plutôt de nature à nous tranquilliser. En effet Kloten ou Berne ne sont ni Prague, ni Kaboul, car dans ces deux cas, où l'on a assisté à l'engagement de troupes aéroportées, ou bien les occupants étaient déjà dans le pays, ou bien les troupes des armées de terre se déployaient déjà sur les frontières.

Il regimento d'aeroporto 4 – una nuova formazione dell'esercito svizzero

Rapido quasi quanto i pompieri

Una risposta a moderne forme di minaccia

Gli attentati terroristici degli anni Settanta lo hanno posto in rilievo: i nostri aeroporti sono molto vulnerabili. Nel quadro della riorganizzazione del servizio territoriale, sono stati creati per Kloten e Cointrin cosiddetti comandi d'aeroporto che adempiono compiti meramente di sorveglianza. Le truppe che vi sono impegnate non sono in generale truppe da combattimento, bensì militi in età della Landsturm. Appena si è riusciti a tenere meglio a bada terroristi e ricattatori, grazie a unità di polizia rafforzate e specialmente formate, che già incombono dal cielo nuovi pericoli che risvegliano l'attenzione della direzione dell'esercito e naturalmente anche del Consiglio federale, al quale spetta dirigere la nostra politica di sicurezza.

Di Sebastian Leicht, Zurigo

Indispensabile una mobilitazione accelerata

Ci riferiamo all'«aggressione strategica», una forma di minaccia che, da qualche tempo, preoccupa alti militari e politici della sicurezza. Si tratta, in breve, del fatto che «nei grandi eserciti stranieri è stato creato, negli scorsi anni, un potenziale d'atterraggio molto più importante che rende possibili, anzi addirittura interessanti, azioni d'aggressione contro centri di speciale rilievo – fra questi anche gli aeroporti», rileva il comandante di corpo Josef Feldmann, comandante del corpo d'armata da campagna 4, al quale il nuovo reggimento 4 d'aeroporto è direttamente sottoposto (vedasi anche quadretta).
Non è quindi più possibile limitarsi ora a una semplice sorveglianza, bensì occorre – così Feldmann – affidare a queste unità d'aeroporto una componente controattiva, un'altra unità che sia in grado di condurre la prima controffensiva. E poiché occorre far fronte ad aggressioni nemiche improvvise, bisogna assicurare una mobilitazione accelerata di questo reggimento d'aeroporto.

Tenere aperto o chiudere?

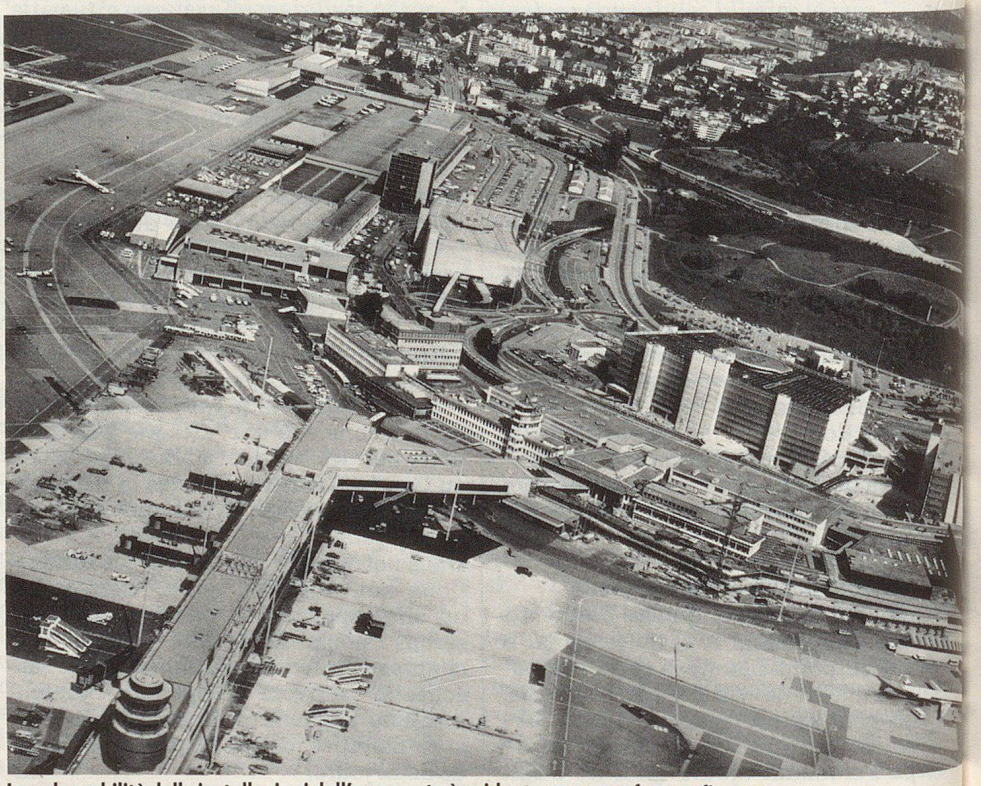
Nell'ottica operativa si deve, secondo le parole di Feldmann, considerare la regione Kloten/Dübendorf un tutto unico. Di conseguenza, il reggimento d'aeroporto 4 è competente per l'aeroporto civile di Kloten, come anche per l'aerodromo militare di Dübendorf. Quest'ultimo non soddisfa le premesse dell'autodifesa. D'altro canto tra gli aeroporti di Kloten e di Dübendorf esiste un divario qualitativo. Feldmann: «A Kloten può nascere un conflitto tra apertura e chiusura, considerato che il traffico aereo internazionale richiede un'apertura la più lunga possibile, mentre i nostri interessi di sicurezza potrebbero esigere una chiusura sollecita.» A Dübendorf è data maggiore flessibilità, visto che è interessato soltanto il settore militare. «Chi si alza in volo, percepisce dall'alto soltanto un sistema di piste. Che Kloten e Dübendorf siano due vasti impianti, ma diversi, è rilevabile soltanto a terra», aggiunge il brigadiere Paul Rickert, capo di stato maggiore del corpo d'armata da campagna 4, che ha contribuito in maniera determinante all'organizzazione del reggimento d'aeroporto 4. E rinvia, a mò di confronto, all'aeroporto americano di Atlanta, la cui estensione troverebbe facilmente posto nel complesso della regione Kloten/Dübendorf.

Pronto all'intervento entro una mezza giornata

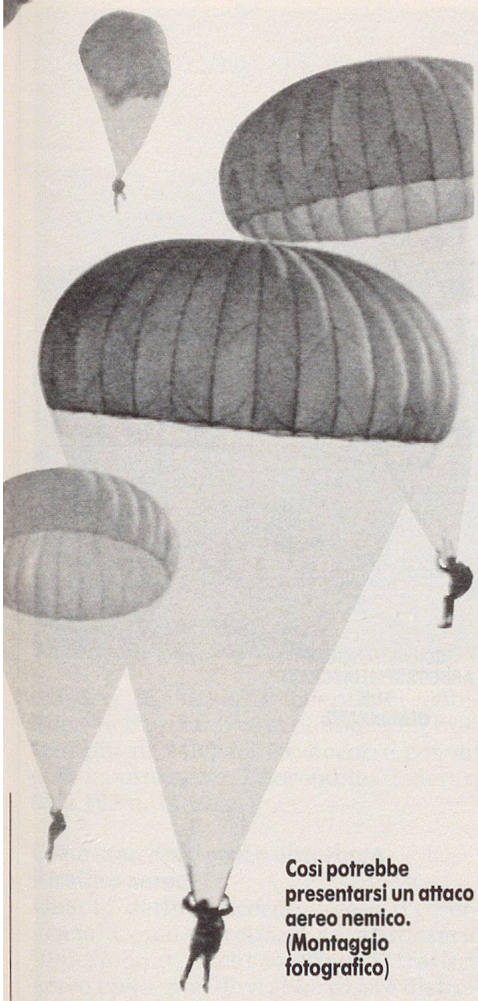
Per ritenere entro limiti ragionevoli gli effetti dell'aspetto «sorpresa», sta attuandosi, per il reggimento d'aeroporto 4, come anche per il battaglione d'aeroporto 1 che, il 1° gennaio 1988, sarà creato come truppa in caso d'allarme per l'aeroporto di Ginevra-Cointrin, un tempo di mobilitazione più breve possibile. Il nostro obiettivo per rispetto al fattore tempo è – così il brigadiere Rikkert –: entro una mezza giornata, circa sei – sette ore, queste formazioni dovrebbero essere in grado di esplicare la loro attività, trovarsi già sul luogo dell'intervento. Per quanto concerne la messa in stato d'allarme, i responsabili non hanno ancora alcuna esperienza. Si pensa per esempio al «bip» che ognuno dovrebbe portare su di sé, oppure a una chiamata trasmessa per radio e televisione o per telefono, come viene praticata per i corpi pompieri con appelli a catena. Rickert: «È forse una delle particolarità di questo aeroporto che si abbia a risolvere i problemi passo per passo e non con un studio globale; che si esamini praticamente che cosa è fattibile e che cosa non è fattibile.»

Come per i pompieri

È proprio come per il corpo pompieri: il singolo milite che per ragioni evidenti deve vivere e lavorare nella regione d'intervento del reggimento, si reca dal parcheggio sul quale ha deposto il proprio veicolo, verso l'armadio del guardaroba nel quale ritrova tutto il suo equipaggiamento: senza l'aiuto di un comando della piazza di mobilitazione, egli entra in servizio direttamente presso il suo magazzino del materiale e, una volta equipaggiatosi, si rende subito sul posto d'intervento che gli è attribuito nell'aeroporto. Poiché i militi incorporati nel reggimento d'aeroporto devono assolvere ogni anno un corso d'istruzione della durata di due settimane, più una o due esercitazioni d'allarme, a 36



La vulnerabilità delle installazioni dell'aeroporto è evidente su questa fotografia aerea.



Così potrebbe presentarsi un attaco aereo nemico. (Montaggio fotografico)

anni hanno adempiuto, compresa la SR, la loro parte di servizi d'istruzione e con questo soddisfatto gli obblighi militari; essi sono in seguito incorporati in una riserva di mobilitazione. Naturalmente anche il materiale di corpo della truppa è immagazzinato sul posto (armi, munizioni, veicoli, ecc.); altrimenti è portato, a cura del distaccamento ritiro del materiale, dall'arsenale sul luogo d'organizzazione. Questo altro tipo di mobilitazione esige naturalmente anche provvedimenti d'ordine edilizio, quali piccoli arsenali. Secondo quanto riferito dal comandante di corpo Feldmann, non si è pensato a una scelta individuale dei candidati, secondo la quale bisognerebbe valutare l'attitudine personale dei militi, dato che il reclutamento dei militi pone già, nello stretto ambito residenziale dell'aeroporto, tutta una serie di problemi che sono da ricondurre soprattutto alla forte mobilità della popolazione entro i confini della Svizzera.

Sottoposto direttamente al comandante del CA camp 4

Poiché il reggimento d'aeroporto deve intervenire contro l'atterraggio di truppe aeroportate, consiste soprattutto di fucilieri, militi della fanteria motorizzata e granatieri carristi come pure di soldati della difesa contraerea; la logistica (trasmissione, sostegno, sanitario) è integrata nella compagnia di stato maggiore, relativamente importante, che presenta naturalmente anche elementi di condotta. Un battaglione di fucilieri è inteso come unità di vigilanza, mentre il secondo costituisce una riserva d'intervento mobile e il terzo deve intervenire (a partire dal 1.1.1988) nell'aeroporto di Dübendorf, per adempiere ambedue i compiti in un ambito più ristretto. Il decreto del Consiglio federale che istituisce il reggimento d'aeroporto 4 è del resto del 15 dicembre 1985, in modo che la nuova formazione figura già nella tabella dei corsi militari del 1986.

Granatieri carristi aviotrasportati

Come si presenta un possibile avversario di questo reggimento dell'aeroporto? Come già rilevato, le truppe aerosbarcate sono previste tra l'altro per interventi d'aggressione strategica (vedi quadretta). Si potrebbero definire – così Feldmann – granatieri carristi aviotrasportati, che portano con sé veicoli fuori strada armati leggeri e che si organizzano a terra in formazione meccanizzata. Esse non sono invece vere e proprie formazioni armate da combattimento, mentre vi sono negli eserciti stranieri carri armati leggeri aerosbarcati.

Nessun attacco a ciel sereno

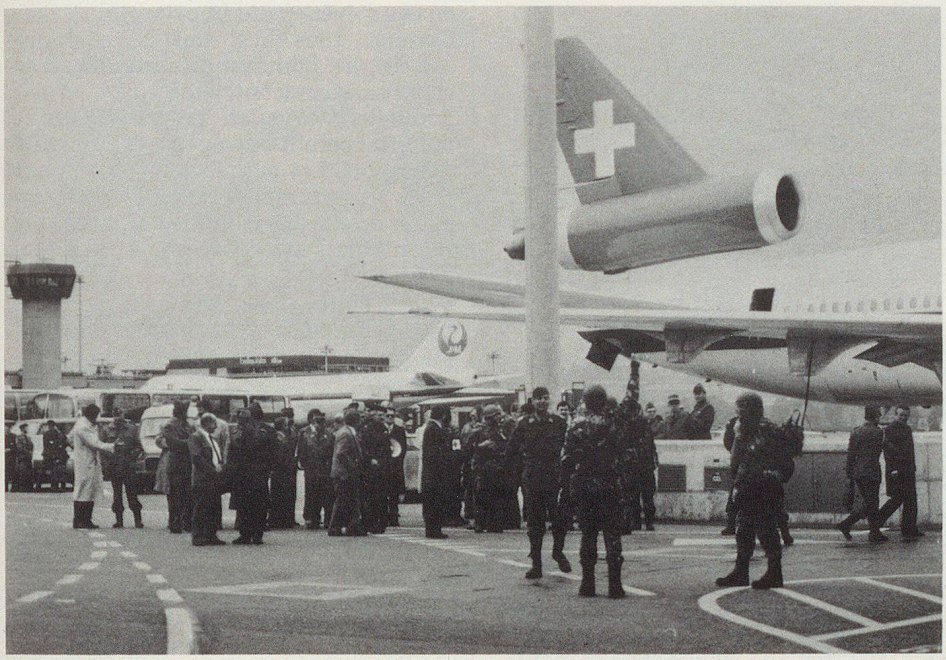
Perché queste sono interessanti per rapporto a Zurigo-Kloten o Berna-Belpmoos? Feldmann: «Dapprima perché permettono di prendere piede in obiettivi strategici interessanti, il che, nel caso di Zurigo e Berna, avrebbe come conseguenza non soltanto un disastro d'ordine organizzativo, ma causerebbe pure uno shock psicologico d'enorme portata. In secondo luogo l'occupante di uno spazio del genere potrebbe usufruire di tutta una serie di installazioni già esistenti.» Per quanto concerne l'intensità di una minaccia di questo tipo, il comandante di corpo d'armata Feldmann vorrebbe differenziare: «Non dobbiamo sicuramente attenderci un'aggressione ove il nostro servizio informazioni funzioni in modo impeccabile; tuttavia in caso di un aumento del pericolo di un conflitto o di guerra che si avvicini alle nostre frontiere, il pericolo crescerà rapidamente.»

La chiusura renderà più difficile un'azione dell'avversario

Una chiusura d'emergenza a cura del personale dell'aeroporto faciliterebbe l'intervento del reggimento dell'aeroporto in modo rilevante e, rispettivamente, renderebbe assai più ardua un'azione nemica contro l'aeroporto. La chiusura significa in effetti anche il disinserimento dell'illuminazione delle piste e il blocco delle piste d'atterraggio con autocarri e veicoli di ogni tipo. Ma a questo scopo il reggimento dell'aeroporto non serve ancora. Dopo la chiusura d'emergenza, si dovrebbe

Lo scenario di un'aggressione strategica

Soltanto grandi eserciti modernamente attrezzati sono in grado di attuare aggressioni strategiche. Sono loro necessari mezzi enormi di capacità di trasporti, aerei da combattimento, truppe, armi e rifornimenti. Crescenti tensioni in Europa costituiscono una premessa strategica per operazioni del genere, il che lascia tuttavia un certo tempo per approntare la difesa. Il trasferimento di una divisione aerotrasportata necessita di circa 600 aerei da trasporto e di un numero rilevante di aerei da combattimento di scorta. Nel caso di un attaco strategico contro il nostro Paese si calcola sarebbe necessario l'intervento di due fino a tre di simili divisioni d'elite straniere. Poiché queste truppe, definite da Feldmann come «granatieri carristi aviotrasportati», sono per esperienza «formazioni a una sola via» (truppe che possono essere impiegate un'unica volta, visto che o vincono oppure sono logorate), uno stato maggiore generale nemico dovrebbe riflettere a fondo prima di decidere di intervenire contro o nella Svizzera, considerato che queste truppe sono forse urgentemente necessarie altrove in Europa. Per queste formazioni si pone poi molto presto un problema di rifornimento, nonostante, secondo le rivelazioni del comandante di corpo Josef Feldmann, esse godano oggi di una maggiore autonomia: «Queste formazioni possono attualmente essere deposte a terra, lontane dalle truppe di contatto, e sono in grado di lottare in maniera indipendente.» Anche l'autonomia dei velivoli da trasporto è aumentata di parecchio. Le divisioni aerotrasportate giungono ora da molto più lontano. In passato, l'avanzamento del fronte degli aerodromi era un sintomo del prossimo impiego di truppe aviotrasportate... «Il fatto tuttavia che una simile formazione resti relativamente vulnerabile», osserva il comandante di corpo Feldmann, «resta senza dubbio una possibilità per noi.»
Problematica e complicata è anche di per sé l'azione con mezzi aviotrasportatori. Per il suo svolgimento ci si può immaginare lo scenario seguente: pianificazione, scelta del momento (in genere di notte), inizio dell'aggressione (bombardamento massiccio della località oggetto dell'attacco, eventualmente impiego limitato di armi atomiche o chimiche). L'atterraggio avviene a ondate, da 100 a 300 metri sopra il terreno. Per un'ondata si calcolano da tre a cinque minuti. La regione nella quale opera una divisione aeroportata è più estesa di quanto si pensi in generale – ed è di circa 15×20 chilometri. Dopo l'atterraggio avviene dapprima la riunione e soltanto dopo la divisione si mette in moto, per bloccare gli assi d'avvicinamento del nemico. La nostra alta vulnerabilità, anche in caso di rapida mobilitazione, fa ritenere che l'avversario sceglierebbe un'operazione d'atterraggio del genere, aggiunge Feldmann. Confronti fatti con gli eventi della Cecoslovacchia (1968) e dell'Afghanistan (1979) sono invece piuttosto tranquillizzanti: «Kloten o Berna non sono Praga o Kabul.» In questi due casi, nei quali sono state impiegate truppe aviotrasportate, gli invasori erano già nel Paese, oppure le truppe di terra erano già avanzate fino alle frontiere del Paese aggredito.



chiedere al Consiglio federale di mobilitare la truppa. Ove si debbano mobilitare più di 2000 militi, occorre convocare istantemente l'Assemblea federale (art. 102 n. 11 Cost.).

Come esercitarsi senza disturbare il traffico aereo?

Quanto detto concerne il caso d'emergenza. Come esercitarsi ad affrontarlo in periodo di pace? In effetti il traffico aereo civile non dovrebbe essere disturbato. Come rileva il brigadiere Rickert, i corsi d'istruzione del reggimento dell'aeroporto sono comparabili alle esercitazioni di combattimento locale dell'infanteria. «Non possiamo esercitarci a Zurigo, sceglieremo allo scopo oggetti situati altrove», dice. Dopo accurata intesa con le autorità dell'aeroporto sarà occupata una volta una pista, un'altra volta un'altra pista, o eserciteremo qui o là la vigilanza degli edifici. Questo vale per il singolo milite. «In fondo egli deve soltanto guardare attraverso il mirino del fucile d'assalto e puntare; ed è indifferente dove si esercita», così dipinge la situazione il brigadiere. L'intero addestramento tecnico – ad esempio l'intervento con carri armati granatieri – può avvenire in qualsivoglia luogo del perimetro dell'aeroporto. La condotta, invece, è esercitata in scala 1:1, nel «luogo effettivo». Il comando anteriore dell'aeroporto aveva il suo posto di comando in un impianto della protezione civile che era stato trasformato. Tale locale continuerà ad essere usato anche dal reggimento dell'aeroporto; in questo luogo concorrono anche i collegamenti permanenti delle trasmissioni.

«Coabitazione», nulla di nuovo

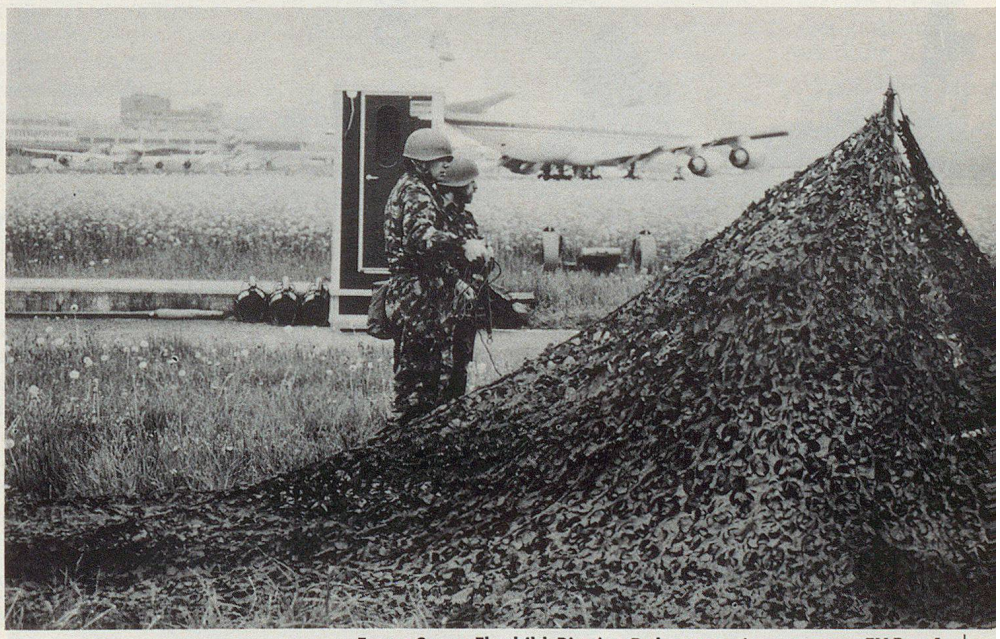
Del resto è naturale che tutta l'area del Terminal A e del Terminal B sono costruiti con rivestimenti tanto robusti di calcestruzzo e sono forniti dei più diversi piani sotterranei, tanto che è possibile prepararvisi ovunque nella condotta di combattimento. E inoltre, come osserva Feldmann, non si tratta, in questa evenienza, di una creazione assolutamente innovatrice, bensì ci si può riferire a un'esperienza dei comandi dell'aeroporto almeno decennale. Per quanto attiene quindi agli impianti edilizi e ai collegamenti permanenti, molto è già disponibile. Occorre soltanto adattare, nelle dimensioni, al nuovo corpo di truppa. Anche la «coabitazione» nel quadro dei corsi delle truppe nell'aeroporto non è nuova, osservando che la nuova formazione dotata ora di maggiore mobilità causa forse maggiori frizioni. «Il fatto che agli occhi degli stranieri l'aeroporto di Kloten assuma un aspetto qualche pò bellico non è indesirato, ove si consideri l'effetto deterrente che può avere.»

Più ufficiali di collegamento che altrimenti

Che cosa capita se avviene qualcosa a Kloten? «In una prima fase ci si immagini la situazione come se si trattasse dell'interruzione di un volo. Tutto s'arresta», dice Feldmann. A seconda dell'evoluzione della situazione, il Consiglio federale potrebbe tuttavia ordinare anche una riapertura parziale, affinché il traffico aereo non venga ad essere completamente interrotto. I passeggeri dovrebbero in una prima fase attendere. Se si trattasse dell'inizio di uno stato di guerra, sarebbero evidentemente chiuse anche le frontiere del Paese e i passeggeri esteri sarebbero affidati alle cure del servizio d'assistenza dell'esercito. Per quanto concerne infine la collaborazione con le diverse autorità dell'aeroporto, il brigadiere rivela che a tutti questi servizi – ufficio della navigazione aerea, polizia dell'aeroporto, Swissair, ecc. –, sarebbero inviati degli ufficiali di collegamento. Altrimenti non sarebbe più possibile destreggiarsi nella folla di istanze.

Meno ricattabile

E la morale della favola? L'esistenza di un reggimento dell'aeroporto 4 (e più anche quella di un battaglione dell'aeroporto 1) può senz'altro essere considerata un segnale per l'estero. La creazione di queste formazioni rende infatti ben evidente all'attenzione dei potenziali attentatori che in nessun caso un attentato contro gli aeroporti di Zurigo-Kloten e di Ginevra-Cointrin sortirebbe vantaggi di sorta. Poiché, in effetti là si è preparati. Sull'interno del Paese queste formazioni di recente creazione hanno un effetto rassicurante, nel senso che il nostro Paese, grazie a queste truppe, è meno ricattabile e che in caso d'evenienza, un potenziale avversario potrebbe essere trattenuto fino all'arrivo del grosso dell'esercito e per questo non occorrono più di due giorni.



Fotos: Comet Flugbild, Ringier-Dokumentationszentrum, FH Reg 4.

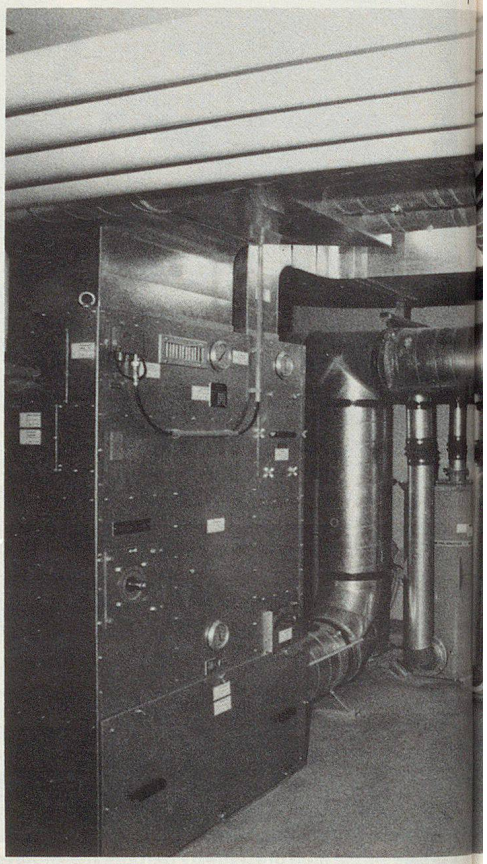
«In einer Stunde startbereit»

So lautet die künftige Zielsetzung der Zivilschutzorganisation Winkel bezüglich der neuen Zivilschutzanlage «Grossacher». Beim 1986 fertiggestellten unterirdischen Bauwerk handelt es sich um eine Anlage Typ OKP II und BSA II* und San Po, die im Auftrag der Gemeinde Winkel von der Avireal AG, Zürich-Flughafen, erstellt wurde.

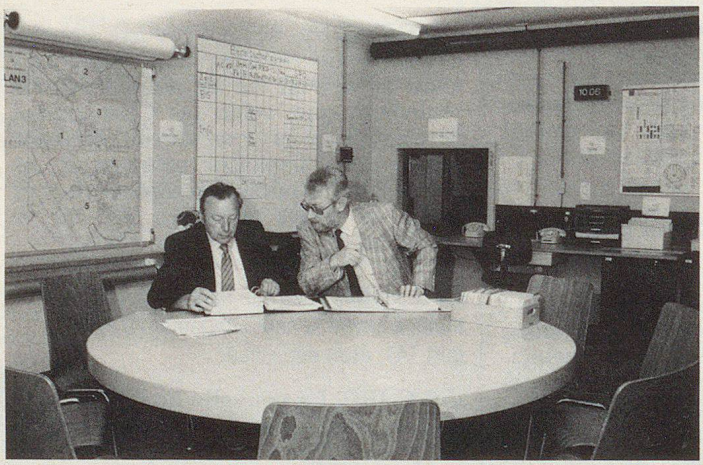
Die Gemeinde Winkel mit den drei Dorfteilen Winkel, Rüti und Seeb zählt 2137 Einwohner – davon 230 Ausländer – in rund 800 Haushaltungen. Die Gemeinde liegt zwischen dem Zürcher Unterländer Bezirkshauptort Bülach und der Flughafenstadt Kloten und grenzt damit an das Gelände des interkontinentalen Flughafens Zürich-Kloten an. Damit erklärt sich die besondere Lage der Gemeinde Winkel, und damit erklärt sich auch die angestrebte künftige Zielsetzung «In einer Stunde startbereit». Der ZSO Winkel und der Anlage «Grossacher» kommt bezüglich der Katastrophenhilfe in der Gemeinde eine grosse Bedeutung zu. Dementsprechend ist der Sanitätsposten eingerichtet und ausgerüstet, und durch ein zusätzliches Alarmsystem für die Angehörigen des Sanitätsdienstes soll auch die sehr rasche Einsatzbereitschaft sichergestellt werden können.

Helferinnen werden gesucht

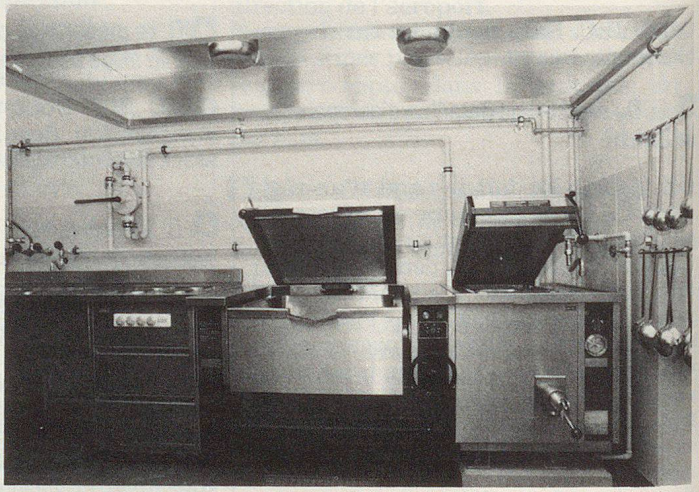
Für Annemarie Zollinger, Chefin des San Po Zuges, steht denn auch die Suche nach freiwilligen Helferinnen derzeit im Zentrum der Bemühungen. «Damit wir die rasche Einsatzbereitschaft im Sanitätsposten gewährleisten können, sind wir unbedingt auf die Mithilfe aller ortsansässigen Frauen mit medizinischer Ausbildung angewiesen. Und ich hoffe, dass wir mit der geplanten Blutspendeaktion in der Zivilschutzanlage Freiwillige gewinnen können, dass wir am Tag der offenen Tür das Interesse bei vielen Frauen aus Winkel, Rüti und Seeb wecken können, damit wir künftig der Bedeutung be-



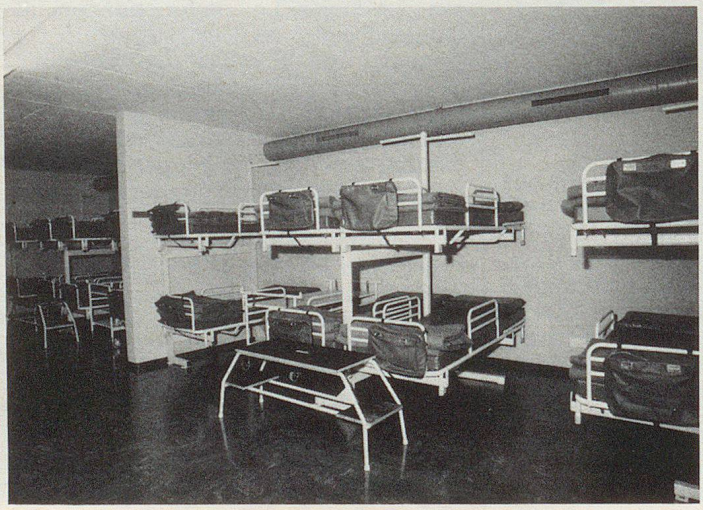
Eine zusätzliche Heizung mit Wärmeaustauscher gewährleistet ein sehr rasches Aufheizen der gesamten Anlage.

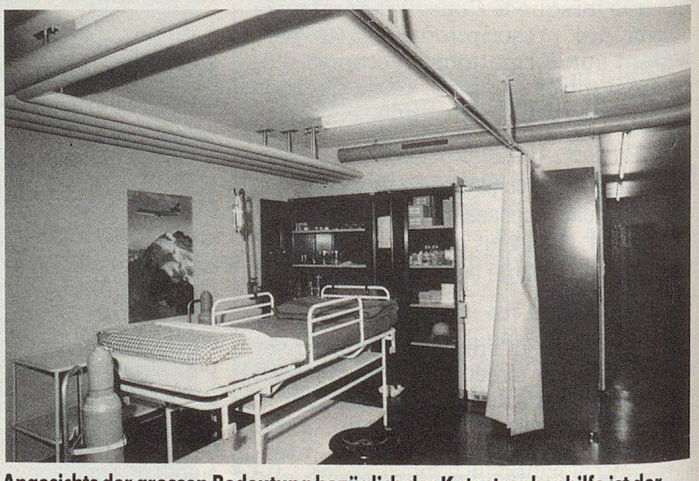


Im grossen, optimal und übersichtlich ausgestalteten Kommandoraum beim Aktenstudium. Xaver Gassmann (links), OC von 1966 bis 1986, und sein Nachfolger, Walter Schaub, im Amt seit 1. Januar 1987.

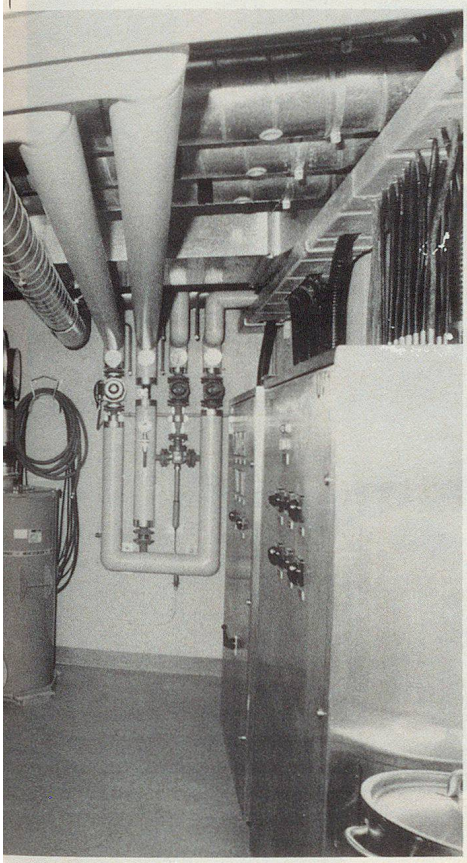


Blick in die leistungsfähige Küche, die direkt entlüftet werden kann und mit einer effizienten Absauganlage ausgerüstet ist.

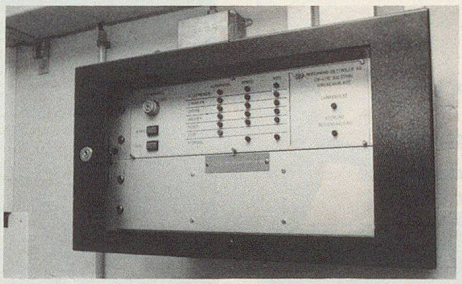




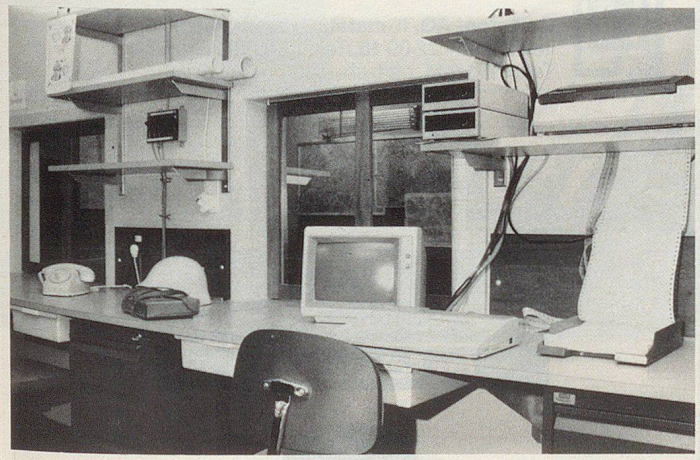
Angesichts der grossen Bedeutung bezüglich der Katastrophenhilfe ist der San Po eingerichtet und ausgerüstet. Rechts der Behandlungsraum, links der Pflegeraum mit den 32 Liegestellen.



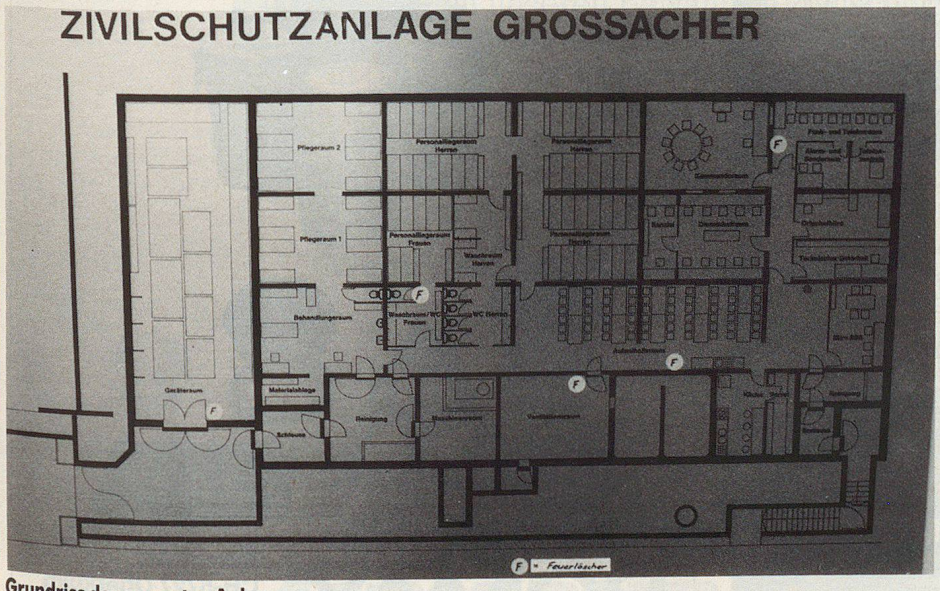
Annemarie Zollinger weiss um die Bedeutung, die dem Sanitätsdienst zukommt, und hofft auf viele freiwillige, ortsansässige Helferinnen, die mithelfen, eine rasche Einsatzbereitschaft sicherzustellen.



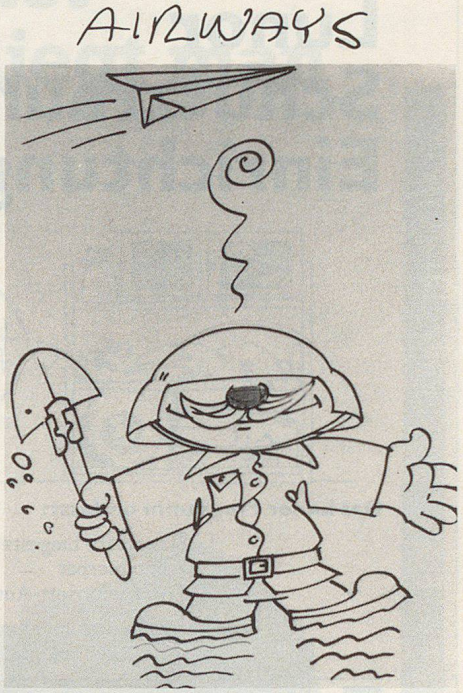
Alle Alarme können aus der Zivilschutzanlage heraus ausgelöst werden. Im Bild der kombinierte Sirenen- und Alarmkasten für Feuerwehr und Zivilschutz. Über die Anlage sind auch Sprachdurchsagen möglich.



Im DC-Raum sind die Arbeitsplätze mit EDV-Anlagen bestückt. Die Fenster geben Einblick in den Kommandoraum.



Grundriss der gesamten Anlage.



züglich der Katastrophenhilfe gerecht werden und der Devise ‹In einer Stunde startbereit› entsprechen können.»

Kurzporträt der Winkler Anlage

Im Februar 1984 wurde das Vorprojekt für die ZS-Anlage «Grossacher» eingereicht. Im gleichen Jahr erfolgte die Bereinigung, und im Dezember konnte das definitive Projekt durch Gemeinde, Kanton und Bund genehmigt werden. Im April 1985 erfolgte der Spatenstich, und auf Jahresende hin konnte die Fertigstellung der Bauarbeiten vermeldet werden. Nach den diversen Testläufen konnte die Anlage im August 1986 durch Bund und Kanton abgenommen und ihrer Bestimmung übergeben werden.

Die Anlage umfasst flächenmässig 24 Rasterfelder von je 7×5 m. Der Pflegeraum zählt 32 Liegestellen. Ihm vorgelagert ist ein Behandlungsraum. Die Personalräume sind mit 126 Liegestellen für Männer und 21 für Frauen ausgerüstet. Hinzu kommen 2 Liegestellen im OC-Büro. Die Nasszellen für Männer umfassen 13 Waschplätze und 4 Toiletten, diejenige für Frauen 3 Waschplätze und 1 Toilette. Hinzu kommt ein Aufenthaltsraum für 50 Personen. Ein Kommandoraum, ein DC-Raum mit Kanzlei, eine kleine Werkstatt, ein Büroraum BSA, die Übermittlungszentrale mit Alarm- und Telefonraum, Küche und Vorratskammer, Wassertankanlage, Ventilations- und Maschinenraum sowie Reinigung und Schleuse ergänzen die Zivilschutzanlage «Grossacher». Von der Vorreinigung her ist ein grossräumiger Geräteraum zugänglich.

Die Anlage verfügt über 30 Amtsanschlüsse, Telefonzentrale, Telexstation und Gegensprechanlage zur internen und externen Kommunikation. *W. M.*

ZSO Winkel

Seminar des Zivilschutz-Fachverbandes der Städte in Winterthur

Wie bewältigen Städte Katastrophenfälle?

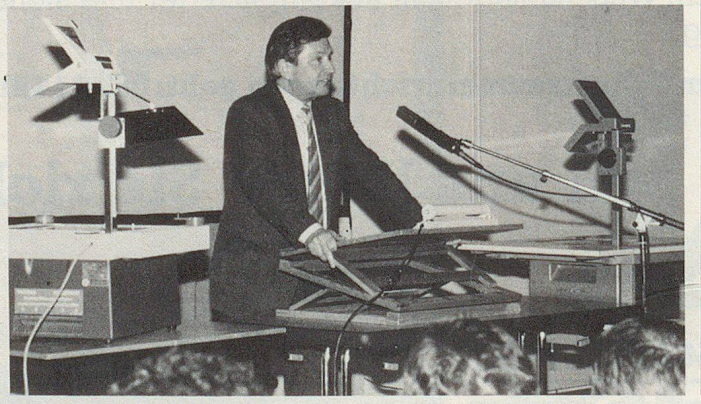
W.W. In Städten und Gemeinden liegt die Verantwortung für die Bewältigung von Katastrophenfällen voll und ganz bei den gewählten kommunalen Exekutiven, also bei den Stadt- oder Gemeinderäten, welche von zivilen Führungsstäben unterstützt werden. Diese Gremien müssen sich in normalen Zeiten gründlich auf die Katastrophenbewältigung vorbereiten. – Dies sind zwei zentrale Punkte, welche an einem vom Zivilschutz-Fachverband der Städte durchgeführten Seminar in Winterthur im Vordergrund standen. Rund 200 Angehörige ziviler Führungsstäbe aus 64 Schweizer Städten nahmen am 23./24. April an diesem aus Referaten und Übungen bestehenden Kurs teil. Auf besonderes Interesse stiessen die Ausführungen des neuen Direktors der Zentralstelle für Gesamtverteidigung (ZGV), Hansheiri Dahinden, sowie des Direktors des Bundesamtes für Zivilschutz, Hans Mumenthaler.

Nachdem vor sechs Jahren ein erstes derartiges Seminar – ebenfalls in Winterthur durchgeführt – von rund 100 Teilnehmern besucht worden war, bereiteten diesmal dem Seminarleiter Hansueli Locher, Ortschef von Winterthur, die Anmeldungen beinahe «Platzprobleme». Die jüngsten Katastrophen im In- und Ausland hatten den Wissensdurst in den zivilen Führungsstäben offenbar verstärkt.
Rund 200 Teilnehmer (Vertreter von Exekutiven, Ortschefs, Stabchefs sowie Chefbeamte und Zivilschutzfunktionäre) aus 64 Städten der Schweiz liessen sich durch zehn kompetente Referenten aus den verschiedensten Blickwinkeln über das hochaktuelle Thema «Katastrophenbewältigung» informieren. Vertieft wurden die Themen in zwei Übungen, in welchen die praktische Arbeit in den zivilen Führungsstäben im Mittelpunkt stand. Schliesslich räumten die Organisatoren auch dem Erfahrungsaustausch und dem gegenseitigen Kontakt die nötige Zeit ein.

Gesamtverteidigung «volkstümlicher» darstellen

Hansheiri Dahinden benützte seinen ersten öffentlichen Auftritt als neuer Direktor der Zentralstelle für Gesamtverteidigung (ZGV) dafür, einige Leitmarken für seine künftige Amtstätigkeit zu setzen. Wirksame Gesamtverteidigung müsse vom Volke getragen werden. Deshalb sei es eine vordringliche Aufgabe, das Verständnis für sicherheitspolitische Zusammenhänge zu fördern. Da man sich momentan vor allem durch Umweltkatastrophen, Drogenprobleme oder die Aids-Seuche bedroht fühle, vergesse man die Kriegsgefahren. Eine einfachere und verständlichere Darlegung der machtpolitischen Bedrohungen sei deshalb vordringlich. Die sicherheitspolitischen Anstrengungen kämen nur zum Tragen, wenn sich die Bevölkerung der bestehenden Gefahren bewusst sei.

Der Hauptverantwortliche des Seminars, der Winterthurer Ortschef Hansueli Locher.



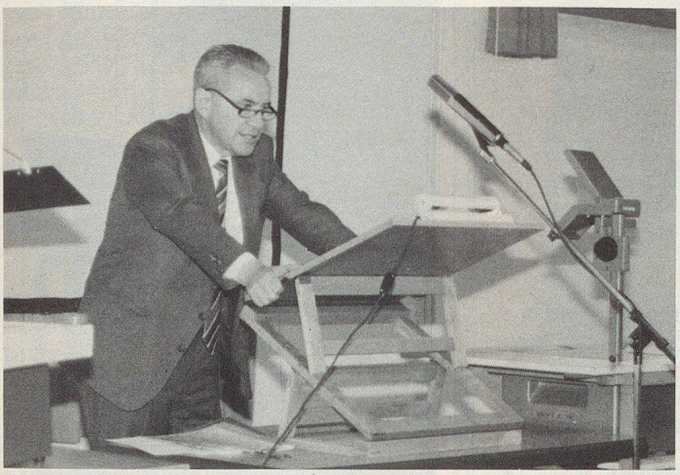
Hansheiri Dahinden, der neue Direktor der Zentralstelle für Gesamtverteidigung: «Je unwahrscheinlicher ein Krieg, desto mehr Einsicht und Selbstdisziplin verlangt die Aufgabe von einem Volk, sich darauf vorzubereiten.»

Zivilschutzeinsatz im Katastrophenfall

Auf den in jüngster Zeit häufig diskutierten möglichen Einsatz von Zivilschutzformationen bei zivilen Katastrophenfällen ging Direktor Hans Mumenthaler vom Bundesamt für Zivilschutz in seinem Vortrag näher ein. Er hielt folgende Punkte fest:

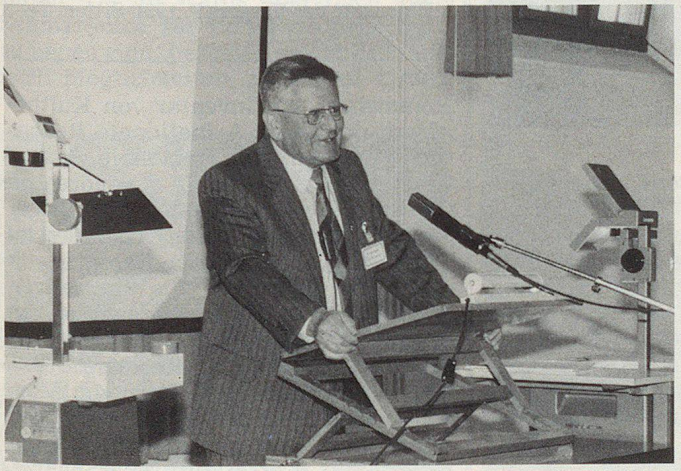
- Die Zivilschutzorganisationen der Gemeinde verfügen bereits heute über beachtliche personelle, organisatorische, materielle und bauliche Mittel, die nutzbringend zur Katastrophenbewältigung beigezogen werden können.
- Die Kantone und Gemeinden können die Zivilschutzorganisationen und deren Mittel schon heute zu jeder Zeit zur Nothilfe bei Katastrophen einsetzen.
- Die wesentlichste Eingrenzung dieser Möglichkeit ist durch den Zeitfaktor gegeben. Sie widerspiegelt sich in der Zeit, die es zum Aufgebot einer Zivilschutzorganisation, zur Bereitstellung der Schutzräume, zur Sicherstellung der Alarmierung usw. bedarf.
- Gestützt auf die Erfahrungen geht es deshalb vor allem darum, alle jene Massnahmen zu fördern, durch die entscheidend Zeit gewonnen werden kann.

Als Massnahmen für diesen Zeitgewinn erwähnte Mumenthaler unter anderem die Bereitstellung von rasch aufbietbaren Führungs- und Einsatzelementen in den Gemeinden, die jederzeitige Nutzbarmachung der Schutzräume, die Sicherstellung einer noch rascheren Alarmierung, die Information der Bevölkerung über Schutzvorkehrungen sowie eine regelmässige Schulung der Zivilschutzorganisationen der Gemeinden in diesen Fragen. Alle diese Anliegen würden zurzeit durch eine von Bundesrätin Kopp eingesetzte Arbeitsgruppe geprüft.
Mumenthaler umriss auch die teils unklare Stellung der Ortschefs in den Städten. In Friedenszeiten habe der Ortschef ausschliesslich Aufträge auszuführen, die ihm von der Exekutive erteilt würden. Etwas anders verhalte sich die Situation in Kriegszeiten, habe doch dann der Ortschef einen gesetzlichen Auftrag für den selbständigen Einsatz der ihm unterstellten Mittel, wobei er aber auch dann der politi-

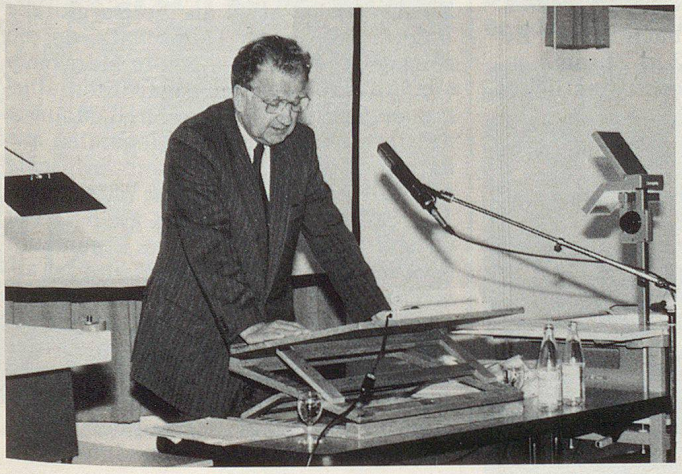


Direktor Hans Mumenthaler vom Bundesamt für Zivilschutz befasste sich mit dem Zivilschutz-Einsatz bei zivilen Katastrophen sowie mit der Stellung des Ortschefs.

Stadtrat Martin Haas erläuterte die Vorkehrungen, welche Winterthur aufgrund der Ereignisse von Tschernobyl und Schweizerhalle getroffen hat.



Theodor Enzmann, ehemaliger Stadtingenieur von Winterthur, behandelte das Thema der Entsorgung in ausserordentlichen Lagen.



Stadtpräsident Urs Widmer, Winterthur, eröffnete das Seminar und wies darauf hin, dass die gewählte Exekutive auf Gemeindeebene stets die volle Verantwortung für die Katastrophenbewältigung zu tragen habe.

schen Behörde gegenüber verantwortlich sei.

Exekutive trägt Verantwortung

Klar herausgestrichen wurde die politische Verantwortung der gewählten Behörden durch den Zürcher Regierungsrat Konrad Gisler und den Winterthurer Stadtpräsidenten Urs Widmer. Für alle Einsätze des Zivilschutzes trage letzten Endes die Gemeindebehörde die Verantwortung.

Mehr Sicherheit schaffen

Über die Konsequenzen, welche die Stadt Winterthur aus den jüngsten zivilen Katastrophenfällen gezogen hat, orientierte Stadtrat Dr. Martin Haas, Vorsteher des Departements Sicherheit. Zurzeit werden in Winterthur die vorhandenen Organisationsstrukturen ausgeweitet, neue Formen des Einsatzes geplant sowie die Prävention ausgebaut, um mehr Sicherheit zu schaffen.

Der Direktor der Wasserwerke Genf, Pierre Giacasso, und der frühere Winterthurer Stadtingenieur, Theodor Enzmann, gaben zudem wertvolle Hinweise über die Versorgungsaufgaben und die Entsorgungsprobleme einer Stadt in ausserordentlichen Lagen.

Es war übrigens das erstemal, dass im Rahmen eines Gesamtverteidigungs-Seminars auch die wichtige Frage der Entsorgung ausführlich zur Sprache kam.

Auf reges Interesse stiessen während des Seminars im weiteren die Referate von Oberst Luigi Frasa über den Armeesanitätsdienst, von Brigadier Jean Langenberger über die Einsatzdoktrin der Luftschutztruppen sowie des Solothurner Polizeikommandanten Martin Jäggi über Organisation und Einsatz der Führungsstäbe und die Polizeiaufgaben im Kanton Solothurn.

Praktische Stabsarbeit geübt

Zwei Übungen boten den Teilnehmern Gelegenheit, die aus den Referaten gewonnenen Erkenntnisse in die praktische Stabsarbeit einfliessen zu lassen. Im ersten Fall ging man vom Szenario eines Kriegsfalles aus; bei der zweiten Aufgabe stand die Bewältigung einer Grosskatastrophe in Friedenszeiten zur Diskussion. Die aus den sehr engagiert geführten Gruppenarbeiten hervorgegangenen Resultate wurden anschliessend zusammengefasst, ausgewertet und im Plenum präsentiert.

Am Ende des zweisprachig geführten Seminars, für welches der Städteverband das Patronat übernommen hatte, bestätigten die durchwegs positiven Urteile der Teilnehmer die Nützlichkeit derartiger Schulungsmöglichkeiten. Die Stadt Winterthur – insbesondere das mit der Organisation betraute Zivilschutzamt – durfte für die aufwendigen Arbeiten den verdienten Dank entgegennehmen.