

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 167 (2001)
Heft: 6

Artikel: Militärhelikopter : gefragt auch im Frieden
Autor: Müller, Bernhard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67325>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

Militärhelikopter – gefragt auch im Frieden

Armeen führen Krieg. Armeematerial wird zu dieser Zweckbestimmung beschafft. Angehörige der Armee üben und trainieren den Einsatz im Ernstfall, also im Krieg. Ausnahmen sind subsidiäre Einsätze zu Gunsten der zivilen Behörden im Falle von Katastrophenhilfe oder sonstigen Unterstützungseinsätzen. Besonders nützlich sind in diesen Fällen die Helikopter der Schweizer Luftwaffe. Oberst i Gst Bernhard Müller schreibt über diese jederzeit abrufbare Dienstleistung der Armee. (Lä)

Bernhard Müller

19. Februar 1999. Es schneit seit Stunden. Die Lawinengefahr hat sich dramatisch erhöht. Lagekonferenz beim Chef VBS, Bundesrat Ogi: Die Luftwaffe erhält den Auftrag, den kantonalen Führungsstäben Helikopter für subsidiäre Einsätze zur Verfügung zu stellen. Dabei sollen folgende Prioritäten eingehalten werden:

1. Retten von bedrohten Personen
2. Evakuieren von Schul- und Behindertenlagern
3. Versorgen abgeschnittener Gehöfte und Weiler
4. Teilnahme an Luftbrücken zwecks Ausfliegen von Touristen.

In der Folge wurden während 10 Tagen mit bis zu 25 Helikoptern in rund 400 Flugstunden total 5500 Personen evakuiert und 220 Tonnen Versorgungsgüter transportiert. Ein Super Puma wurde im Rahmen der alpinen Solidarität im Vorarlberg eingesetzt. Zivile und militärische Helikopter arbeiteten miteinander an der Bewältigung einer grossen Schadenlage.

Die Leistung der Luftwaffe entsprach einem Wert von 2,7 Millionen Franken, wobei die effektiv zusätzlich entstandenen Kosten unbedeutend waren. Denn die meisten der eingesetzten Besatzungen waren Milizpiloten, die in dieser Zeit einen Trainingskurs absolvierten. Somit konnten sie anstelle von reinen Trainingsflügen effektive Einsätze mit sehr grossem Ausbildungs- und Trainingsnutzen absolvieren. Dies war ein besonders eindrückliches Beispiel der subsidiären Nutzung von militärischen Kapazitäten und Fähigkeiten. Dies hat sich anlässlich der Unwetter in Gondo VS, vom 15. bis 18. Oktober 2000, wiederholt.

Bedarfsnachweis

Der zivile Helikoptermarkt richtet seine Kapazitäten nach wirtschaftlichen Effizienzkriterien aus; die Armee definiert ihre Bedürfnisse auf Grund von möglichen Szenarien. Berücksichtigt werden dabei sowohl die drei Hauptaufträge der Armee (Friedensförderung, Existenzsicherung und Verteidigung) wie auch die Bedürfnisse des Ausbildungsdienstes.

In der Vorprüfung Lufttransport vom 1.5.1997 sowie in der Kurzstudie militäri-

sches Transportflugzeug vom 10.9.1999 (mit Ergänzung vom 20.6.2000) wurden diese Transportbedürfnisse aufgelistet. Sie dienten in der Folge als Grundlage für die Beschaffungsvorhaben für weitere zwölf Super Pumas und zwei militärische Transportflugzeuge.

Leistungsauftrag

Als im Frühjahr 1999 verschiedene subsidiäre Hilfeinsätze (Lawinen, Hochwasser, Schutz ausländischer Botschaftsgebäude sowie humanitäre Operation in Albanien) insbesondere die personellen Limiten der Lufttransportorganisation der Luftwaffe aufzeigten, erstellte das Kommando der Luftwaffe einen Leistungsauftrag für die Berufsorganisation des Überwachungsgeschwaders, Ressort Lufttransport. Darin sind die einzelnen Aufgabenbereiche aufgelistet und die materiellen Ressourcen definiert:

Aufgaben	Einsatzhelikopter
Friedensunterstützende oder humanitäre Operation	2
Existenzsichernde Operation	3
Dienstleistungen aller Art	7
Ausbildung und Training	3
Alarmbesatzung, Reserve für Notfälle	1

Für jede Aufgabe wurde das dazu notwendige Personal festgelegt. Die Differenz zum effektiven Personalbestand war jedoch so gross, dass in der Folge die Ausbildung von Helikopterpiloten auf die maximal mögliche Anzahl verdoppelt wurde. Mit der neuen Militärpilotenausbildung an der Swiss Air Force Flight Academy (SAF-FAC) werden ab 2002 nur noch Berufsmilitärpiloten ausgebildet, sodass in wenigen Jahren die personellen Ressourcen die gleichzeitige Erfüllung der im Leistungsauftrag vorgesehenen Aufgaben ermöglichen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ausbildungsdauer bis zur operativen Einsatzfähigkeit etwa fünf Jahre beträgt.

Materielle Ressourcen

Zurzeit verfügen wir über 70 Alouette III, welche für die luftgestützte Erkundung

und für Kleintransporte geeignet sind. Den Hauptbestandteil der Transportkapazität bilden jedoch die 15 Super Puma, welche für Grosstransporte und Einsätze bei besonderen Wetterbedingungen wie Nacht, Nebel oder Wolken geeignet sind. Weitere zwölf Super Puma wurden mit dem Rüstungsprogramm 1998 beschafft und werden zurzeit abgeliefert (militärische Bezeichnung: Cougar).

Anforderungen an die Lufttransportorganisation

Voraussetzung für einen effizienten Einsatz sind eine permanent besetzte Einsatzleitstelle sowie (eine) sofort verfügbare Besatzung(en). Nach der Auftragsanalyse geht es darum, zeitgerecht die zur Auftragsfüllung notwendigen Ressourcen bereitzustellen. Hierbei sind die herrschenden Rahmenbedingungen wie Tageszeit, Sicht, Wolken, Niederschläge, Wind und potenzielle Gefahren zu berücksichtigen.

Gerade bei subsidiären Einsätzen muss die zivile Behörde abwägen, ab welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang militärische Mittel zur Bewältigung einer besonderen Lage eingesetzt werden sollen und welche Aufgabenteilung dabei zwischen den militärischen und zivilen Mitteln vorgenommen werden soll.

Beispiele subsidiärer Einsätze

Folgende generelle Aufträge können einer Helikopterformation übertragen werden:

- Im Rahmen der Katastrophenhilfe
 - Search and Rescue (Suchen und Retten von Personen, insbesondere nach einem Flugzeugabsturz)
 - Brandbekämpfung (erkunden, transportieren, löschen, überwachen)

Gelesen

in einem Interview mit Dr. iur. Hans Bachofner, Divisionär a D:

«Wenn niemand auf Schwächen von Projekten hinweist, wiegen sich die Verantwortlichen in falscher Sicherheit. Die Armee reform braucht ihrerseits eine Reform, aber sie muss gelingen. Deshalb muss dieses Klima der Kritikfeindlichkeit durchbrochen werden.

Die Signale aus dem Bundeshaus sind widersprüchlich. Einerseits wird «Diskussion» gewünscht, aber bei abweichender Haltung verliert selbst ein Botschafter seine Nerven.»

G.



Super Puma zu Gunsten UNHCR über Albanien.



Helikopter unterstützen Polizei anlässlich des World Economic Forum (Januar 2001).

- Evakuationen (transportieren)
- Unterstützungseinsätze (erkunden, Einsatz leiten, transportieren, fotografieren)
- Im Rahmen der inneren Sicherheit
- Schutz an der Landesgrenze (überwachen mit Einbezug von Infrarot-Sensoren, Einsatzkräfte transportieren)
- Schutz von Personen (Begleitkonvoi)
- Schutz von internationalen Konferenzen (Einsatz der Reserve)
- Schutz von Objekten der Gesamtverteidigung
- Schutz von Kommunikationen (überwachen, Einsatz der Reserve)
- Ordnungsdienst (überwachen, Einsatz leiten, Einsatzkräfte transportieren)
- Besondere Aufgaben

Neben den vielen kleineren Unterstützungseinsätzen, die wir in den vergangenen Jahren zu Gunsten von Behörden und Rettungsorganisationen geflogen haben, gilt unsere Aufmerksamkeit vor allem den Grossereignissen.

So bekämpfte eine verstärkte Lufttransportabteilung im April 1997 während zwei Wochen grosse Waldbrände im Misox. 20000 Tonnen Wasser wurden auf die verschiedenen Brandherde abgeworfen. Mittels Wärmebildkameras wurde die Einsatztaktik ausgewertet und weiterentwickelt. Auch wurde die Durchhaltefähigkeit einer Lufttransportformation überprüft. Dabei wurden erstmals Truppen für den Assistenzdienst angeboten.

An Ostern 1999 startete die humanitäre Operation ALBA. Drei Super Puma wurden in Albanien subsidiär zu Gunsten der Schweizerischen Rettungskette und des UNHCR eingesetzt. An der Operation waren vor Ort rund 50 freiwillige Armeeangehörige beteiligt (gesamthaft knapp 150 Personen).

Hauptaufgabe war die Versorgung von Flüchtlingslagern primär in Kukës an der Grenze zum Kosovo. In total 725 Einsätzen wurden 878 Tonnen Material (vor allem Lebensmittel) und 5200 Passagiere transportiert. Die beinahe 800 produzierten Flugstunden entsprechen rund 25% unseres normalen Jahresbudgets. Bei den Besatzungen besonders in Erinnerung bleiben

die 350 medizinischen Evakuationen von Schwerverletzten.

Die Operation ALBA stellt einen Meilenstein in der Geschichte der schweizerischen Luftwaffe dar. Trotz der Schwierigkeiten darf sie als Erfolg gewertet werden. Die Task Force ALBA hat bewiesen, dass die Schweiz in der Lage ist, sich solidarisch mit der Staatengemeinschaft in einem Krisengebiet mit militärischen Mitteln zu engagieren.

Die letzte grössere Operation betraf das World Economic Forum (WEF) Ende Januar 2001 in Davos. Sieben Super Puma und vier Alouette III wurden rund um die Uhr zur Unterstützung der Polizeikräfte eingesetzt. Dabei ging es vor allem um Erkundung, Überwachung von Kommunikationen, Konvoibegleitung, VIP-Transporte (von völkerrechtlich geschützten Personen) und den Transport von Polizeidetachementen.

Unsere Stärken

Die Teilnahme an internationalen Übungen im Rahmen des Programms Partnerschaft für den Frieden (PfP) wie auch an Search-and-Rescue (SAR)-Übungen zeigt uns im direkten Vergleich mit den Lufttransportorganisationen der Nachbarstaaten, wo unsere Stärken und Schwächen liegen. Der Benchmark erlaubt uns, Defizite beispielsweise in der Einsatzführung oder der Logistik rasch zu erkennen sowie in der Folge zielgerichtet und effizient Mängel zu korrigieren und fehlende Fähigkeiten aufzubauen.

Die Beurteilungen der international zusammengestellten Assessorenteams zeigen folgende Stärken der schweizerischen Helikopterverbände:

■ Gut strukturierte, umfassende und effiziente Grund- und Weiterausbildung der Besatzungen. Das Kader ist im internationalen Vergleich überdurchschnittlich motiviert und qualifiziert.

■ Sehr flexible Berufsbesatzungen mit hoher Einsatzbereitschaft. Sie sind in einem breiten Aufgabenspektrum einsetzbar und

verfügen über eine grosse Flugerfahrung sowie einen hohen Sicherheitsstandard.

■ Grosses Reservepotenzial an Milizpiloten mit solider Basisausbildung in den meisten Einsatzverfahren.

■ Sehr zuverlässiges und vielseitig einsetzbares Flugmaterial.

■ Qualitativ hoch stehende und leistungsfähige Unterhaltsorganisation.

Folgerungen

Im Bereich der subsidiären Einsätze und speziell der Katastrophenhilfe ist der Einsatz von Lufttransportmitteln **jederzeit** ohne Vorwarnung notwendig.

Daraus ergibt sich die zwingende Forderung nach einer **hohen Bereitschaft** der Führungsstruktur, einer hohen Verfügbarkeit der Mittel und einem hohen Ausbildungsstand.

Da die Milizformationen in der Regel erst nach einer gewissen Zeit zur Verfügung stehen, muss die Lufttransportorganisation über einen **angemessenen** Bestand an **Berufspersonal** und einsatzorientierte Strukturen verfügen.

Auch eine feldtaugliche, den unterschiedlichen Umweltbedingungen angepasste **Logistik** ist notwendig.

Für Einsätze ausserhalb unserer Landesgrenzen ist die logistische Nabelschnur in Form von **Transportflugzeugen** unverzichtbar. Sonst können längerdauernde Operationen mit mehreren Helikoptern nicht sichergestellt werden. ■



Bernhard Müller
Oberst i GSt,
Berufsmilitärpilot,
Chef des Ressorts
Lufttransport
in der Luftwaffe.