Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 170 (2004)

Heft: 9

Artikel: Militärische Transportflugzeuge für die Schweiz

Autor: Ott, Charles

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-69278

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: 19.07.2025

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

Militärische Transportflugzeuge für die Schweiz

Im Auftrag der ASMZ hat der Autor das im Rüstungsprogramm 2004 vorgeschlagene Transportflugzeug geflogen. Die zivilen Nutzungsmöglichkeiten führen zur Frage, ob sich nicht auch das Departement für Auswärtige Angelegenheiten (EDA) an den Beschaffungskosten beteiligen müsste. G.

Charles Ott

Nach dreijähriger Bedenkzeit hat sich der Bundesrat für die Beschaffung von zwei militärischen Transportflugzeugen C-295 M von EADS-Casa aus Spanien entschieden. Die verflossenen Jahre wurden für die Sammlung von Erfahrungen mit zivilen und militärischen Transportflugzeugen für die anfallenden Transportbedürfnisse ausgenützt und dabei festgestellt, dass die Schweiz für diverse militärische und zivile Zwecke ein eigenes Transportpotenzial benötigt. Die Miet- oder Leasingkosten sind zu hoch, sodass bei einer Einsatzdauer von über 20 Jahren ein Kauf eindeutig günstiger zu stehen kommt. Auch ist klar geworden, dass in Krisenzeiten viele Soforteinsätze nötig sind, aber die rasche Einmietung von Transportkapazitäten dann sehr schwierig ist, was für die Schweiz zu Zeit raubend und zu unsicher wäre.

Der schon im Jahr 2000 dargestellte Aufgabenkatalog (ASMZ 1/2000) für die ins Auge gefassten Transportflugzeuge hat sich als echter Bedarf bestätigt: Einerseits benötigt die Armee eigene Transportkapazitäten über längere Einsatzdistanzen und grössere Transportleistungen, als sie durch die vorhandene Heliflotte abgedeckt werden können. Es sind dies vor allem:

- Transporte von Truppen und Material zur Nutzung besserer Ausbildungs- und Trainingsinfrastrukturen in ganz Europa (Spanien, Italien, Deutschland, Österreich, Grossbritannien, Norwegen, Schweden und Finnland).
- Transporte von Militärpersonen und Logistikgütern in oder von friedensfördernden Missionen. Andererseits benötigen auch andere Departemente in der globalisierten Welt immer mehr Transporte mit grösserem Volumen und/oder über grössere Distanzen.
- Katastrophen- und Soforthilfe im Ausland, aber gelegentlich auch im Inland.
- Flüge zur solidarischen Unterstützung ausländischer Organisationen, wie sie nun schon mehrmals erbeten worden sind, z. B. für Personen- und/oder Material-, Nahrungsmitteltransporte.
- Transporte für schweizerische und internationale Hilfswerke wie das IKRK, das Katastrophenhilfekorps oder zivile NGOs.
- Rückführungsflüge von temporären Flüchtlingen oder nicht akzeptierten Asylanten.

Da der Bedarf schwankend ist, muss ein Flugzeugtyp anvisiert werden, der mit günstigen Operationskosten fliegen kann, zumal seine maximale Transportkapazität nur selten voll benötigt wird. In der Evaluation standen sich 1999 wie auch jetzt der Alenia C-27 J und der EADS-Casa-295 M, d. h. zwei kürzlich entwickelte europäische Transportflugzeuge der unteren Mittelklasse, d. h. mit 9 bis 10 t Zuladung und einer Reichweite von 1400 bis 2200 km Reichweite gegenüber.

In der ersten Evaluation wurde vom VBS überraschend der C-295 M gewählt, obwohl er nicht alle Anforderungen des Pflichtenheftes erfüllte, bei diversen Systemen unterlegen und von der technischen Evaluation der C-27 J vorgeschlagen worden war. Für die Nachevaluation von 2004 wurde auf die Bedingung des Pflichtenheftes im Voraus verzichtet, wonach das Aufklärungsfahrzeug der Schweizer Armee «Eagle» transportierbar sein müsse, da dies nur gelegentlich nötig wäre.

Während der C-27 J mit dem am meisten verbreiteten mittleren Transporter C-130 viele Systeme gemeinsam hat, sticht der C-295 M durch einen sehr bescheidenen Preis, anfänglich 120 Mio. und jetzt sogar nur noch 109 Mio. SFr., heraus.

Die Entwicklung des C-295 M berücksichtigte diverse Kundenwünsche, die nun alle realisiert worden sind: so die Panzerung des Cockpitbodens zur Erstellung einer minimalen Gefechtstauglichkeit, der Einbau des Arbeit sparenden Autothrottle, d. h. einer Art Tempomat für Flugzeuge, ferner die Konstruktion einer hinteren Absetzrampe für Fracht und Fallschirmsoldaten sowie eines für überlange Distanzen nützlichen Luftbetankungssystems mit entsprechendem Radar (für die Schweiz wohl selten nötig). Der C-295 M ist daher bereits von 5 Ländern in 30 Exemplaren bestellt worden, 14 Flugzeuge sind schon ausgeliefert.

Der C-27 J ist zwar leistungsstärker, autonomer, einmotorig auch zur Überquerung der Alpen fähig und für den Einsatz im militärischen Umfeld noch besser geeignet. Für die Schweiz wurde er trotzdem nicht ausgewählt, weil sein Beschaffungspreis trotz Rückfragen immer noch viel zu hoch sei. Die Schweiz kann sich trotz geringerer Produktivität, niedrigerer Transportgewichte, -volumina, Bodenbelastbarkeit, tieferer Reisegeschwindigkeit und Reichweite sowie einfacherer Navigationssysteme damit begnügen, bricht so mit der jahrelangen Tradition, angesichts der anvisierten langen Verwendungsdauer immer das leistungsfähigste System zu beschaffen.

Ein wichtiger Grund zur Inkaufnahme bescheidenerer Leistungen war das Angebot, im Rahmen des europäischen Militärtransportpools operieren zu können. Dies hat u. a. den Vorteil, dass durch Einsätze für andere Kunden die Piloten für ihre Flugerfahrung auf die nötigen Einsatzstunden kommen und für die seltenen Spezialbedarfe von grösseren Transporten beim Auswechseln von Truppenkontingenten der Transportpool für grössere Flugzeuge beansprucht werden kann. Auch das Fehlen der üblichen integrierten digitalen autonomen Sauerstoffanlage für die Passagiere, ein vollwertiges autonomes Startaggregat sowie ein digitales autonomes Navigationssystem sind für die Schweiz keine no-go-Punkte. Das Fehlen der Interoperabilität mit dem gebräuchlichsten C-130 und damit das Fehlen einer gemeinsamen Ersatzteilbewirtschaftung des C-27 J wird wohl durch die Ausleihmöglichkeiten bei vielen anderen C-235 und C-295 M Operators sowie durch mögliche Synthesen mit dem in Entwicklung stehenden EADS C 400 M aufgewogen. Die nötige Trainings- und Simulatorbasis für den C-295 M dürfte in der

Finanzieller Druck auf die Armee

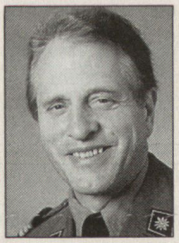
Als Reaktion auf den durch das Entlastungsprogramm 2003 verursachten finanziellen Druck hat der Chef der Armee sechs Leitgedanken formuliert, wie er die Kürzungen des Ausgabendaches in die Praxis umsetzen will.

1. Die maximalen Leistungen im Departementsbereich Verteidigung sind auf die Einsätze der Armee mit der höchsten Wahrscheinlichkeit auszurichten (Subsidiäre Einsätze zur Prävention und Bewältigung existenzieller Gefahren, Beiträge zur internationalen Friedensunterstützung und Krisenbewältigung sowie Raumsicherung).
2. Die Grundbereitschaft hat sich an den wahrscheinlichen Einsätzen zu orientieren, damit die einsatzbezogene Ausbildung verkürzt werden kann.
3. Ein Abbau in der Armee erfolgt allenfalls bei den Reserveverbänden, nicht aber beim aktiven Teil.
4. Die Reduktion der Anzahl WK kommt als Sparmassnahme nicht in Frage.
5. Veraltetes und nicht mehr notwendiges Material und Systeme werden so rasch wie möglich abgebaut.
6. Die Anpassung des Personalbestandes kommt erst als letzte Sparmassnahme in Frage. Lä

Zwischenzeit in Sevilla in Betrieb sein. Den Ausschlag zum Kauf des weniger leistungsstarken Flugzeuges dürften in erster Linie:

- die zögerliche Produktion des C-27 J und die wenigen Betreiberstaaten,
- der wesentlich tiefere Beschaffungspreis des C-295 M,
- die technologisch hoch stehende Rumpfkonstruktion,
- die zugesicherte Aufnahme in den europäischen Transportpool sowie
- die verstärkte Annäherung der Schweizer Armee im Logistik- und Ausbildungsbereich mit seinen europäischen Nachbarn Österreich und Deutschland gegeben haben.

Diese Beurteilung ist akzeptabel, da die Operation mit dem C-295 M für die meisten vorgegebenen Aufgaben ohne grössere Beschränkungen möglich und seine zivile sowie militärische Zertifikation durch das FAA resp. die spanische Armee schon seit einiger Zeit erteilt worden ist. ■



Charles Ott, Oberst i Gst, Sicherheitspolitischer Berater der ASMZ.

Sicherstellung der Kernkompetenz Verteidigung

Herbsttagung der SOGART vom 18. September 2004 in Bern (Gemeinsame Veranstaltung zusammen mit der OG MLT)

Die Armee XXI ist gestartet, unter starker Belastung von subsidiären Aufträgen. Darunter leidet die Ausbildung vor allem in den Bereichen der dynamischen Raumsicherung und der Verteidigung, des eigentlichen Kernauftrags unserer Milizarmee. Die Wahrscheinlichkeit eines solchen Einsatzes hat zwar stark abgenommen, doch gilt es, die dazu notwendigen Kernkompetenzen zu erhalten bzw. in vielen Bereichen auch noch aufzubauen.

Der Milizgedanke ist und bleibt das tragende Element unserer Armee, und es braucht dazu insbesondere glaubwürdige Dienstleistungen in Schulen und Kursen wie in Wiederholungskursen. Doch die heute überwiegenden subsidiären Bewachungseinsätze strapazieren das Milizsystem einseitig, und die Ausbildung im eigentlichen militärischen Handwerk kommt oft zu kurz. Bei solchen statischen Aufgaben geht die Herausforderung für Soldaten und Führer schnell verloren, und wir müssen uns fragen, ob wir damit langfristig eine motivierte Truppe und engagierte Kader erhalten können.

Die SOGART (Schweizerische Offiziersgesellschaft der Artillerie) nimmt die **Sicherstellung der Kernkompetenz Verteidigung als Thema für ihre Herbsttagung vom Samstag, 18. September 2004, in der Kaserne Bern,** eine gemeinsam mit der OG MLT durchgeführte Veranstaltung. Die Teilnehmer werden die Gelegenheit haben, dies u. a. vom Chef der Armee aus erster Hand zu erfahren und anlässlich eines Podiumsgesprächs mit Kommandanten von Lehrverbänden und Kampfbrigaden breiter zu erörtern. Alle interessierten Offiziere sind dazu freundlichst eingeladen. Vorgängig zur Herbsttagung wird für die Mitglieder der SOGART die jährliche Generalversammlung stattfinden.

Mitglieder der SOGART und der OG MLT erhalten zu dieser Veranstaltung eine direkte Einladung; übrige interessierte Offiziere melden sich bitte bei Oberst Philipp Marti, Tel. G 031 324 60 44, *philipp.marti@armasuisse.ch*

Programm:	10.00–10.25	Generalversammlung SOGART
	10.30–12.00	Eröffnung der Herbsttagung mit den Referaten
		«Die Aufgaben der neuen Armee»
		Chef der Armee, KKdt Christophe Keckeis
		«Ausbildung der Kernkompetenz Verteidigung»
		Kdt LVb Pz 3, Br Fred Heer
	12.15–14.15	Apéro und Mittagessen
	14.15–15.45	**Podiumsdiskussion**
		Leitung Dr. Bruno Lezzi, NZZ
		Chef der Armee, KKdt Christophe Keckeis
		Kdt LVb Pz 3, Br Fred Heer
		Kdt LVb Art 1, Br Hans-Peter Wüthrich
		Kdt Inf Br 4, Br Bruno Staffelbach
		Kdt Geb Inf Br 9, Br Roberto Fisch
		Präsidenten OG MLT und SOGART

Schwerpunkt Logistik

ASMZ

Nr. 10 vom 1. Oktober 2004

Anzeigenschluss: 15. September 2004

Ihre Chance!

Werben Sie in dieser Ausgabe für Ihre Firma und Ihre Produkte! Sie erreichen damit 24 200 interessierte und kompetente Führungskräfte.

Telefon 052 723 56 65
Telefax 052 723 56 77
E-Mail: w.straub@huber.ch