

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 180 (2014)
Heft: 11

Artikel: 100 Jahre Luftwaffe : die vierten 25 Jahre (1989-2014)
Autor: Studer, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-515533>

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: 05.05.2025

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

100 Jahre Luftwaffe – die vierten 25 Jahre (1989–2014)

Das letzte Viertel der 100 Jahre Militärfliegerei war geprägt von politischer Entspannung in Europa und einem daraus erfolgenden Abbau der Luftwaffe. Die zahlenmässige Reduktion der Luftwaffenmittel ging einher mit einem gravierenden Fähigkeitsverlust in den Bereichen operatives Feuer aus der Luft und bemannte Luftaufklärung. Es steht aber auch unter dem Zeichen der Professionalisierung und der Öffnung nach aussen.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Gleich zu Beginn der vierten 25 Jahre überschlugen sich die Ereignisse in Europa und plötzlich war der eiserne Vorhang weg und die Sowjetunion auseinandergefallen. Männiglich war überrascht von den Ereignissen und dem Wegfall der seit über vierzig Jahre dauernden, latenten Konfrontation zwischen den beiden Machtblöcken NATO und Warschauer Pakt. Diese Ereignisse führten dazu, dass auch in der Schweiz das Budget für die Verteidigung gekürzt und das Geld für die Armee immer knapper wurde. Somit war klar, dass die Armee personell und materiell abbauen musste. Mit der Armee 95 wurde der Personalbestand fast halbiert und um grosse Mengen an Material und Infrastruktur reduziert.

Fähigkeitsabbau Anfang der Neunziger-Jahre

Mit der Ausserdienststellung der bejahrten Hawker Hunter 1993 verzichtete die Armee auf operatives Feuer aus der Luft und dies obschon nur zwei Jahre zuvor der Wert von präzisiertem Feuer aus der Luft im Golfkrieg eindrücklich zur Schau gestellt wurde. Auch die Fliegerabwehr musste Federn lassen, mit der ersatzlosen Ausserdienststellung der BL-64 Flab-Lenk- waffe wurde ihre Wirkung auf den tiefen Luftraum reduziert, just zu dem Zeitpunkt, als moderne Luftwaffen mit ihren Präzisionswaffen auf Tiefflugangriffe verzichteten. Im Bereich der Infrastruktur verlor die Luftwaffe Ende der Neunziger-Jahre die vier Kriegsflugplätze Ambri, Raron, Sankt Stephan und Ulrichen; Alpnach und Mollis wurden nicht mehr für Jets genutzt und die Kleinflugplätze Frutigen, Münster, Reichenbach, Saanen,

Kägiswil und Zweisimmen wurden ebenfalls aufgegeben. Nur wenige Jahre später erfolgte die nächste Armee-Reform. Mit der Armee XXI verzichtete man auch auf die Kriegsflugplätze Interlaken, Mollis und Turtmann; Buochs wurde zur Sleeping-Base, also zum «schlafenden Flugplatz» und Lodrino wurde an den Bundesbetrieb RUAG abgegeben. Ein weiterer Fähigkeitsabbau erfolgte Ende 2003 mit der Ausserdienststellung der letzten Mirage IIIRS, womit gänzlich auf die bemannte Luftaufklärung verzichtet wurde.

Öffnung nach aussen

Die Zeit nach dem Mauerfall war gleichzeitig auch der Beginn der Öffnung der Luftwaffe und der internationalen Zusammenarbeit. Es gab zwar bereits vorher vereinzelt Episoden der Zusammenarbeit mit französischen, südafrikanischen und israelischen Mirage-Piloten, welche zwar nicht geheim gehalten, aber auch nicht an die grosse Glocke gehängt wurden. Insgesamt war aber ein gemeinsames Training mit ausländischen Besatzungen verboten. Während der Auslandskampagnen in Sardinien Ende der Achtziger-Jahre war es also den Schweizer Militärpiloten strikte untersagt, an gemeinsamen Übungen mit ausländischen Kampfflugzeugen teilzunehmen. Erhaltene Einla-

dungen mussten wohl oder übel abgelehnt werden.

Anfang der Neunziger-Jahre entschied sich der Bundesrat, als Mirage-Ersatz den F/A-18 Hornet zu beschaffen und der Zufall wollte es, dass just zu dem Zeitpunkt, als die Luftwaffe eine Luftkampf-Kampagne über der Nordsee durchführte, einige kanadische CF-18 auf dem Flugplatz Waddington weilten. Die Schweizer Piloten sahen die Gelegenheit, dem zu beschaffenden Flugzeug etwas genauer auf den Zahn zu fühlen und stellten den Antrag, gemeinsame Übungen mit den kanadischen Piloten unternehmen zu dürfen. Zum allgemeinen Erstaunen wurde dies bewilligt und führte zu einigen Aha-Erlebnissen bezüglich der Überlegenheit eines modernen Kampfflugzeuges im Ver-



Fähigkeitsverlust Erdkampf nach Ausmusterung des Hunters.

gleich zu den Schweizer Mirage- und Tiger-Flugzeugen, welche in der Leistungsfähigkeit mindestens eine Generation hinterher hinkten. Leider verliessen die Kana-



Französische Mirage 2000 und Schweizer Hornet im Einsatz für den G8 Gipfel 2003.

Bilder: VBS

dier im folgenden Jahr Europa und so beantragten die Schweizer Piloten, gegen britische Tornado ADV trainieren zu dürfen, da diese über eine vergleichbare Radarlenkwaffe wie die Kanadier verfügten. Auch dieser Antrag wurde bewilligt.

Bald schon wurden unsere Piloten vor die Tatsache gestellt, dass die Briten sowohl holländische wie norwegische F-16 zu ihrem Verband beizogen und weitere Luftwaffen wollten gegen die Schweizer trainieren. Dies führte dazu, dass die Schweiz mit vielen Nationen in Europa Zusammenarbeitsverträge abschloss, um das gemeinsame Training im Ausland oder in der Schweiz zu ermöglichen. Nach der Beschaffung des F/A-18 mit der Radarlenkwaffe AIM-120 AMRAAM waren die Schweizer höchst willkommene «Gegner»,



Super Puma im Einsatz in Albanien 1999.

weil Ende der Neunziger-Jahre nur die amerikanischen F-15, die britischen Sea Harrier und die F-16MLU über die damals modernste Lenkwaffe verfügten. Jene

F-16MLU, welche mit dem Mid-Life-Update kampfwert-gesteigert wurden, standen aber zu Beginn noch nicht allen Staffeln aus Holland, Belgien, Dänemark und Norwegen zur Verfügung.

Im April 1999 beschloss der Bundesrat, zu Gunsten des UNO-Hochkommissariats für das Flüchtlingswesen (UNHCR) Transporthelikopter des Typs Super Puma für den Einsatz in Albanien zur Verfügung zu stellen. Die drei Super Pumas absolvierten Versorgungsflüge mit Hilfsgütern und führten Evakuationsflüge für Personen durch. Da die Schweiz bis heute nicht über ein geeignetes Transportflugzeug verfügt, wurde der Einsatz durch ein von der spanischen Luftwaffe teuer eingemietetes Transportflugzeug des Typs Casa-235 unterstützt. Dieser Einsatz in Albanien legte mit den gemachten Erfahrungen die Basis für weitere Auslandseinsätze mit Helikoptern, so auch für den Heli-Einsatz zugunsten der KFOR, der 2002 begann, für die Unterstützung in Sumatra nach dem Tsunami 2005 oder für die Feuerlöschereinsätze 2007 in Griechenland und 2010 in Israel.

Professionalisierung in Ausbildung, Training und Einsatz

Die Öffnung nach aussen und die Zuführung von modernem Material, wie die Super Puma Helikopter oder die F/A-18, erforderten eine Anpassung der Ausbildung und des Trainings. Diese Anpassung ging einher mit einer Professionalisierung und einer Anpassung an internationale Standards. Simulatoren und Trainings-Auswerteanlagen wie das MUTACTS* hielten Einzug in Ausbildung und Training, der legendäre Bambini-Code, eine taktische Sprache aus speziellen deutschen, französischen und italienischen Begriffen wurde durch das taktische Englisch, auch *brevity code* genannt, ersetzt. Höhenmesser in Metern und Geschwindigkeitsmesser in km/h wichen

Angaben in Fuss und Knoten. Gemachte Erfahrungen in Trainingskampagnen und Einsätzen im Ausland wurden minutiös ausgewertet und flossen in Ausbildung und Training ein. Im gleichen Atemzug wurde auch das Risiko-Bewusstsein gefördert, mit dem Ziel, die Flugsicherheit zu erhöhen und die Risiken zu minimieren. Seit einiger Zeit werden nur noch Berufsmilitärpiloten und keine Milizpiloten mehr ausgebildet und seit knapp zehn Jahren wurde ein Bachelor-Lehrgang in die nach europäischen Standards ausgerichtete Pilotenausbildung integriert. Heute nimmt die Schweizer Luftwaffe auch am Tactical Leadership Program (TLP) teil, eine Art «Top Gun» der NATO-Staaten und beweist damit, dass sich ihre Kampfpiloten auf höchstem Level bewähren.

Verbesserte Ausbildung und modernes Training ermöglichten auch professionelle Einsätze. Sowohl die Helikoptereinsätze auf dem Balkan oder in Indonesien als auch die Einsätze der Kampfflugzeuge zugunsten des WEF, des G-8 Gipfels 2003 oder zugunsten des Frankophonien-Gipfels 2010 und 2013 zeigten, dass sich die Luftwaffe mit ihrer Leistung auf europäischem Spitzen-Niveau bewegt.

Im Wechselbad der Gefühle

Zu ihrem hundertsten Geburtstag, welcher an der AIR 14 grandios gefeiert wurde und die Magie des Fliegens auf eindrückliche Weise zur Schau stellte, präsentiert sich die Luftwaffe in einem eigentlichen Wechselbad der Gefühle. Auf der einen Seite hat sie sich zu einer höchst professionellen Teilstreitkraft gemausert, welche all ihre gestellten Aufgaben stets mit Bravour erfüllt. Auf der anderen Seite werden ihre Autonomie und ihre Flexibilität mit Abbau- und Umbaumaussagen ständig verkleinert und beschnitten. Fast könnte man meinen, es sei System dahinter, weil sie zu erfolgreich zu sein scheint. Wie sagte doch Feldmarschall Bernard L. Montgomery (1887–1976) nach seinem Erfolg in El Alamein: «Luftmacht ist unteilbar. Wer sie in Teilbereiche aufgliedert, reisst sie buchstäblich in Stücke und zerstört ihren grössten Vorteil – ihre Flexibilität.» ■

* Das MUTACTS (Memory Unit Tactical Aircrew Training System) ist ein Auswertesystem, welches aufgezeichnete Flugzeugdaten (Geschwindigkeit, Beschleunigung, Höhe etc.) verarbeitet und mit anderen an der Trainingsmission beteiligten Flugzeugen in Relation setzt. Zudem können Lenkwaffen-Simulationsdaten integriert werden.