

Der Chef der Luftwaffe gibt Auskunft

Autor(en): **Brotschi, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **73 (1998)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-714219>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Chef der Luftwaffe gibt Auskunft

Von ObIt Peter Brotschi, Grenchen



Kommandant Luftwaffe
KKdt Fernand Carrel.

In Payerne hat der erste Umschulungskurs auf das neue Kampfflugzeug F/A-18 begonnen. Damit läuft eine der letzten Phasen des mehrjährigen Beschaffungsprogrammes mit der Erstellung der operationellen Bereitschaft. Der Chef der Luft-

waffe, Korpskommandant Fernand Carrel, macht sich bereits weiter Gedanken, wie es nach der Jahrtausendwende mit der Flotte der Kampffjets weitergeht.

Herr Carrel, im Moment läuft der erste Umschulungskurs für Piloten auf den F/A-18. Sind Sie zufrieden?

Korpskommandant Fernand Carrel: Der Kurs hat sehr gut begonnen und verläuft bisher wie geplant, ohne jegliche Überraschungen. Überhaupt habe ich mir nie vorgestellt und auch nicht erhoffen dürfen, dass die Einführung des neuen Kampfflugzeuges so reibungslos über die Bühne geht, wie dies bis jetzt der Fall gewesen ist.

Das tönt ja sehr positiv. Neue Kampfflugzeuge haben doch immer etwa für Überraschungen gesorgt. Zu denken ist da an die Mirage-Affäre!

Ja, das stimmt. Ich habe in meinen früheren Funktionen die Einführung der Mirage und des Tigers miterleben dürfen. Dort gab es zu Beginn einige Überraschungen, vor allem auch im technischen Bereich. Im Vergleich zu diesen beiden Flugzeugen verläuft die Einführung des Hornets tatsächlich viel besser. Ich muss eigentlich Holz anfassen, aber wir haben bis heute überhaupt keine nennenswerten Probleme. Wir sind begeistert vom Produkt, das uns die Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme liefert, und auch der Support von McDonnell Douglas ist ausgezeichnet. Die operationelle Verfügbarkeit der bisher eingesetzten Flugzeuge liegt bei 95%, das ist weit mehr als die von McDonnell Douglas garantierten 80%.

Die Milizarmee hat in der Schweiz eine jahrhundertealte Tradition. Auch bei den Piloten wird der Milizgedanke gepflegt. Ist beim F/A-18 nun die Grenze der Miliztauglichkeit erreicht?

Wenn wir vom heutigen Milizpiloten mit seinen jährlichen sechs Wochen Militärdienst in der Staffel und ein paar Tage individuelles Training ausgehen, dann schon. Einen solchen Milizpiloten kann und wird es auf dem F/A-18 nicht mehr geben. Die Komplexität des F/A-18 – nicht des Flugzeuges, sondern des gesamten Waffensystems – lässt für die Piloten nur noch einen professionellen Status zu. Das Schicksal der Miliz liegt mir aber sehr am Herzen. Bei den Lufttransportverbänden wird es wahrscheinlich noch lange reine Milizpiloten geben.

Gibt es dann andere Modelle für eine Pilotenlaufbahn bei den Kampffjets?

In dieser Richtung machen wir uns im Moment grosse Überlegungen. Denkbar wäre

vielleicht ein Modell, wie es die israelische Luftwaffe hat; jeder Pilot wird auf sieben Jahre Vollzeitdienst verpflichtet. Anschliessend kann er in die Reserve übertreten oder als Berufspilot weitermachen. Die Reservepiloten – oder bei uns dann eben Milizpiloten – haben nach diesen sieben Jahren eine grosse Erfahrung, müssen anschliessend aber gleichwohl einen Tag pro Woche fliegen, um ihren Trainingsstand überhaupt halten zu können. Ein solches Modell wäre für die Schweiz denkbar, müsste aber in kleinen Schritten umgesetzt sowie politisch und sozial begleitet werden.

Sie sind als Vordenker bekannt. Heute können Sie den F/A-18 einführen, haben aber auch schon den Hunter aus Spargründen vorzeitig aus dem Dienst gezogen. Wie sieht die Schweizer Luftwaffe im Jahre 2010 aus?

Zuerst möchte ich festhalten, dass es meine Aufgabe ist, vorauszudenken. Dafür werde ich bezahlt. Wir müssen darauf acht geben, dass wir uns in der täglichen Flut der laufenden Geschäfte genügend Zeit nehmen, um zu denken. Aber nun zu Ihrer Frage: Vom heutigen Stand der Bedrohung ausgehend vertritt ich die Meinung, dass die Schweizer Luftwaffe zu diesem Zeitpunkt im besten Fall nur noch 70 bis 80 moderne Kampfflugzeuge besitzen wird. Hinzu kommen die für den Transport eingesetzten Luftfahrzeuge.

Neben den 34 F/A-18 werden im Jahr 2000 noch rund 50 Mirages sowie rund 100 Tiger fliegen. Wie lange wird diese Anzahl Flugzeuge im Einsatz bleiben?

Auch das ist ein Thema, das uns zurzeit sehr beschäftigt. Die Mirage fliegt höchstens noch bis zum Jahr 2004, der Tiger bis 2010.

Wann wäre dann die zweite Tranche des neuen Kampfflugzeuges fällig, um auf die Zahl von 70 bis 80 Stück zu kommen?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass wir jetzt nur aus der heutigen Sicht planen können. Wie sich die Welt und damit das sicherheitspolitische Umfeld in der Mitte des nächsten Jahrzehnts präsentiert, kann heute nicht gesagt werden. Aber ich denke, dass die zweite Tranche mit dem Ausscheiden des Tigers nötig sein wird, also gegen das Jahr 2010.

Man hat auch schon von einem vorzeitigen Ausscheiden der Mirage-Flotte gesprochen...

Wir sind täglich gefordert, nach Einsparungen zu suchen. Im Betriebsbudget könnte Geld gespart werden, wenn die Mirage-Flotte ausgemustert würde. Eine Flugstunde mit der Mirage ist teurer als beim F/A-18 und sogar rund doppelt so teuer als beim Tiger. Man muss aber beachten, dass die Mirage-Flotte aus Jagdflugzeugen und aus Aufklärungsflugzeugen besteht. Einen richtigen Sinn für die Einsparungen macht es aber nur, wenn die gesamte Flotte ausser Dienst genommen wird. Bei der Luftverteidigung könnte man nach der Einführung des F/A-18 auf die Mirage verzichten. Aber was geschieht mit der Luftaufklärung? Kann man darauf verzichten? Das ist ein Problem, welches auf Stufe der Armee diskutiert werden muss. Als Lösung wäre denkbar, dass als Zwischenschritt schon beim

Ausscheiden der Mirage acht zusätzliche doppelsitzige F/A-18 beschafft werden. Sie könnten zusammen mit den acht bestehenden Doppelsitzern die Aufklärerrolle sowie eine minimale Erdkampfkomponekte sicherstellen. Das gibt zwar deutliche Einsparungen beim Betriebsbudget, bedeutet aber vorerst auch eine Investition. Militärplanerisch macht dieser Gedanke am meisten Sinn. Wie man es finanzieren könnte, ist eine andere Frage!

Die Piloten, die gegenwärtig auf den F/A-18 umschulen, sind alle sehr erfahren und damit auch schon älter. Wird der Swiss Hornet nur von über 30jährigen Piloten geflogen?

Nein, sehr viele Gespräche mit meinen Amtskollegen von anderen Ländern, die Kampffjets der neuesten Generation einsetzen, haben mir aufgezeigt, dass man möglichst viele junge Piloten auf ein neues Kampfflugzeug umschulen sollte. Sie sind mit der Computerwelt aufgewachsen und können unbelastet die Möglichkeiten ausnützen, welche der F/A-18 bietet. Bei älteren Piloten besteht die Gefahr, dass sie den F/A-18 gleich einsetzen wie die Mirage oder den Tiger. So habe ich verfügt, dass im Sinne eines Versuches im kommenden Jahr zwei bis drei junge Oberleutnants im Alter von 24 und 25 Jahren auf den F/A-18 umgeschult werden. Innerhalb der Staffeln braucht es aber eine gute Durchmischung der Altersstufen und einige erfahrene Kaderpiloten.

Sie pflegen einen Austausch mit ausländischen Luftwaffen wie nie zuvor. Führt der Weg weiter in diese Richtung?

Jede Ausländerfahrung bedeutet einen Schritt nach vorne. Eine isolierte Luftwaffe ist für mich heute nicht mehr denkbar. Aber alle Tätigkeiten sind bilateral, die der Zustimmung des Gesamtbundesrates bedürfen: Kleine ausländische Verbände kommen in die Schweiz, wir gehen dafür ins Ausland. Ein Beispiel ist die Luftkampfkampagne über der Nordsee vom englischen Waddington aus: Sie kann als der jährliche Höhepunkt für die Erstellung der Kampfbereitschaft bezeichnet werden.

Der Erdkampf der Luftwaffe ist immer wieder ein Thema. Momentan existiert er ja nicht mehr. Kann es nicht sein, dass die Luftwaffe wieder eine grössere Zahl von leichten Erdkampfflugzeugen in den Einsatz nimmt? Oder Kampfhelikopter?

Grundsätzlich ist nicht daran zu denken, ein leichtes Erdkampfflugzeug zu kaufen. Wenn man nur alle 20 bis 25 Jahre ein Kampfflugzeug beschaffen kann, liegt die Priorität eindeutig in der Luftverteidigung. Wenn das entsprechende Jagdflugzeug polyvalent einsetzbar ist, dann kann man auch daran denken, es im Erdkampf einzusetzen. Das bedingt aber, dass man über eine genügende Anzahl verfügt, um beide Aufgaben abzudecken. Zum Kampfhelikopter: Das ist eine Frage, die auf Stufe der Armee studiert wird, und zwar im Zusammenhang mit dem zukünftigen operativen Feuer der Armee. Hier gibt es viele Möglichkeiten, beispielsweise Raketenartillerie und Kampfdrohnen. Die Frage nach einem Kampfhelikopter oder Mehrzweckhelikopter spielt in diesem Zusammenhang sicher auch eine Rolle. ☒