



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

## Inhaltsverzeichnis

- 3 \_\_\_ Aufgaben der Luftwaffe
- 4 \_\_\_ Bedeutung des Schweizer Luftraumes
- 5 \_\_\_ Zukunft der Luftwaffe
- 6 \_\_\_ Organisation der Luftwaffe
- 10 \_\_\_ Mittel der Luftwaffe für Luftpolizeidienst und Luftverteidigung
- 11 \_\_\_ Mittel der Luftwaffe für den Lufttransport
- 12 \_\_\_ Mittel der Luftwaffe für die Luftaufklärung
- 13 \_\_\_ Mittel der Luftwaffe für das Erstellen der Luftlage
- 14 \_\_\_ Mittel der Luftwaffe für die Schulung
- 15 \_\_\_ Ausbildung bei der Luftwaffe
- 16 \_\_\_ Aushängeschilder
- 17 \_\_\_ Die Luftwaffe im Wandel
- 18 \_\_\_ Unsere Partner
- 19 \_\_\_ Historischer Überblick
- 23 \_\_\_ Museen der Schweizer Luftwaffe

## Impressum

© 2009 Schweizer Luftwaffe  
7. Auflage

### Herausgeberin:

Schweizer Luftwaffe, 3003 Bern, Schweiz  
<http://www.luftwaffe.ch>  
<http://www.armee.ch>  
<http://www.vbs.admin.ch>

### Gesamtverantwortung:

Jürg Nussbaum, Kommunikation Luftwaffe

### Redaktion:

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

### Redaktions- und Bestelladresse:

Kommunikation Luftwaffe,  
Papiermühlestrasse 20, 3003 Bern  
Telefon +41 (0)31 324 38 44  
Fax +41 (0)31 324 97 93  
E-Mail [info.lw@vtg.admin.ch](mailto:info.lw@vtg.admin.ch)

### Layout/Grafik:

Zentrum elektronische Medien ZEM,  
Stauffacherstrasse 65, Geb 14, 3003 Bern

### Fotos:

Schweizer Luftwaffe, Zentrum elektronische Medien ZEM  
und Bloodhound-Museum Menzingen

Der Luftraum ist die dritte Dimension des nationalen «Territoriums». Darin hat die Luftwaffe zahlreiche Aufgaben zu erfüllen, die am Boden von anderen Partnern wahrgenommen werden. Die Verantwortung dafür wird der Luftwaffe aufgrund gesetzlicher Vorgaben übertragen.

Um einen geordneten Ablauf des Luftverkehrs gewährleisten zu können, ist ein Luftpolizeidienst – analog dem Strassenpolizeidienst – unabdingbar. Das im Völkerrecht verankerte Neutralitätsrecht verpflichtet die Schweiz dazu, den eigenen Luftraum zu kontrollieren und allenfalls zu intervenieren. Dabei ist die Bedrohung aus der dritten Dimension nicht nur auf den klassischen Krieg reduzierbar. Auch Terroristen können im Luftraum aktiv sein.

Auch im Kriegsfall ist es von grosser Wichtigkeit, im eigenen Luftraum kein Machtvakuum entstehen zu lassen. Die Luftwaffe schützt in diesem Fall mit einem Verbund von luft- und bodengestützten Mitteln den Luftraum zugunsten der Bevölkerung und der eigenen Truppen am Boden. Sie schafft damit die Voraussetzungen zur Bewegungsfreiheit für die eigenen Landstreitkräfte.

Die Luftwaffe übernimmt aber nicht nur polizeiliche Aufgaben. Einzelereignisse wie Unwetter-Katastrophen können

nach Lufttransportkapazitäten in grossem Ausmass rufen, bei denen zivile Kapazitäten ausgeschöpft oder von Beginn an zu klein sind. In solchen Lagen kommt die Luftwaffe zugunsten der zivilen Behörden zum Einsatz.

Auch international besteht immer wieder Bedarf an Lufttransportkapazität. In diesen Fällen steht die Schweizer Luftwaffe auf Anordnung der politischen Instanzen bereit, um sich auch im Ausland mit eigenem Material, Personal und Know-how bei humanitären und friedenssichernden Operationen unterstützend zu engagieren. ◀

## Die Aufgaben der Schweizer Luftwaffe

- ▶ Schützt den Luftraum
  - Gewährleistet die Lufthoheit (inklusive Luftpolizeiaufgaben)
  - Stellt die Luftverteidigung sicher
- ▶ Führt Lufttransporte durch
- ▶ Beschafft und verbreitet Nachrichten für die politische und militärische Führung

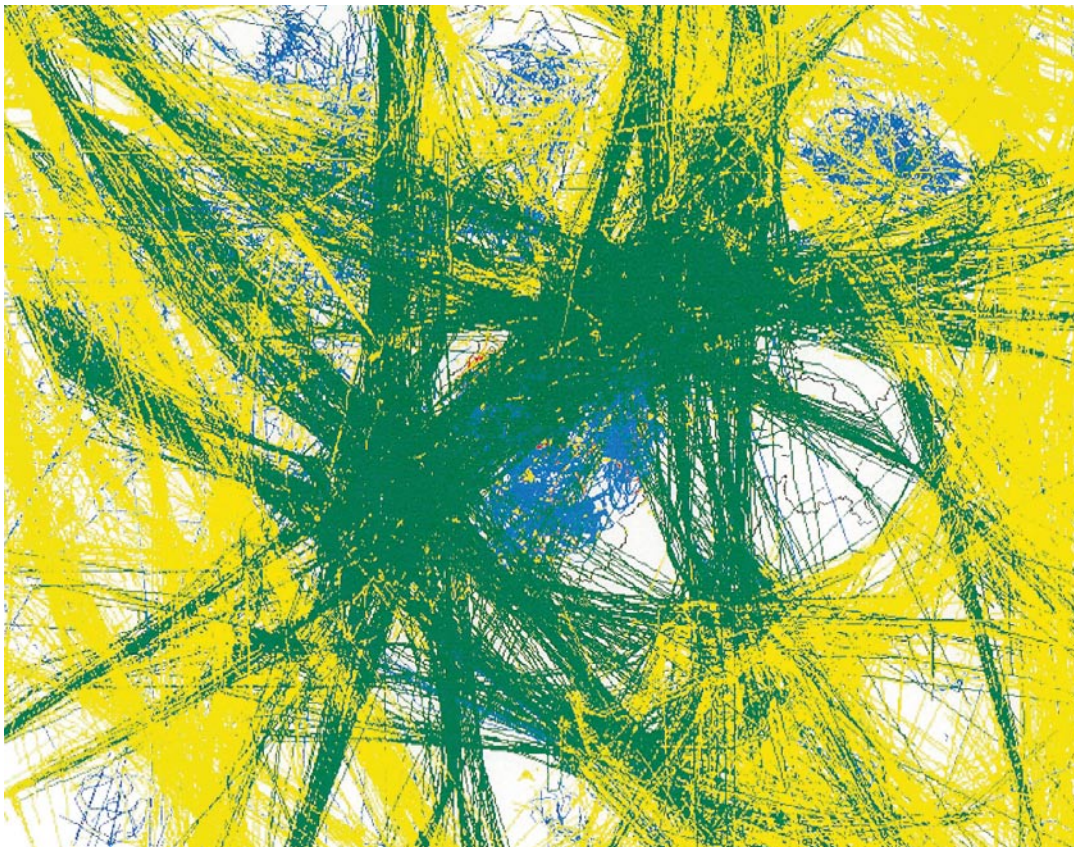


## 4 Welche Bedeutung hat der Luftraum über der Schweiz?

Der Schweizer Luftraum gilt im internationalen Flugverkehr als die Drehscheibe im Herzen Europas. Täglich benutzen Tausende von Flugzeugen den engen Luftraum. Wie beim Bahn- und Strassenverkehr machen wirtschaftliche Aspekte das Durchqueren, beziehungsweise das Überfliegen der Schweiz attraktiv. Dank solcher Überflüge konnte beispielsweise die UNO bei Lufttransporten im Rahmen der Friedensmission im Balkan Ende 2000 über 100 Millionen Franken einsparen. Hinzu kommt die für den Wirtschaftsstandort Schweiz wichtige weltweite Anbindung über die internationalen Flughäfen Zürich, Genf, Basel, Bern und Lugano.

Neben den zivilen Fluggesellschaften und den privaten Piloten nutzt die Luftwaffe den Schweizer Luftraum für Übungen und Einsätze. Die engen Verhältnisse und die jährlich über zwei Millionen Flugbewegungen erfordern eine gute Koordination des Nebeneinanders von zivilem und militärischem Flugverkehr. Bei den zivilen Flügen ist die Tendenz steigend.

Im Konfliktfall ist der Schweizer Luftraum durch seine zentrale Lage in Europa, aber auch wegen der aus der topographischen Gegebenheit entstehenden Radarschatten interessant. Deshalb ist eine effiziente Kontrolle mit entsprechenden Interventionsmitteln durch die Luftwaffe ein Muss. Probleme birgt die Kleinräumigkeit ebenfalls bei der Gewährleistung der Lufthoheit: Luftoperationen erfolgen praktisch ohne Vorwarnung und sind betreffend Zeit, Einflugort und Richtung erst spät erkennbar. ◀



Der zivile (grün: identifiziert, gelb: nicht durch Schweizer Radars erfasste Flüge) und militärische (blau und rot) Luftverkehr über der Schweiz am Donnerstag, 17. April 2008, von 0800 bis 1630 Uhr.

## DIE AUFGABEN DER ARMEE

### Existenzsicherung



#### Beispiele

- › Waldbrände in Griechenland 2007
- › Hochwasser 2005
- › Tsunami Südasien 2005

#### Dies bedeutet für die Luftwaffe

- › Helikopter für Lufttransporte und Luftaufklärung werden bedeutender
- › Module mit definierter Bereitschaft sollen geschaffen werden
- › Rasche Verlegbarkeit weltweit muss als Standard angeboten und vertraglich abgesichert werden können

### Raumsicherung und Verteidigung



#### Beispiele

- › Terrordrohung
- › Jugoslawienkrieg 1990er-Jahre (Durchsetzung Flugverbot)
- › EURO 08
- › World Economic Forum Davos (WEF)

#### Dies bedeutet für die Luftwaffe

- › Luftpolizeidienst als Mittel zum Schutz und zur Demonstration der Bereitschaft
- › Luftpolizeidienst als Aufsicht über das Einhalten der zivilen Flugverkehrsregeln
- › Vernetzung der Luftlage mit den Nachbarn
- › Interoperabilität (Fähigkeit zur Zusammenarbeit) der Einsatzmittel
- › Aufwuchskern als Vorbereitung für «das Undenkbare» aus heutiger Sicht mit Elementen
  - › Luftverteidigung
  - › Luftaufklärung
  - › Erdkampf

### Friedensunterstützung und Krisenbewältigung

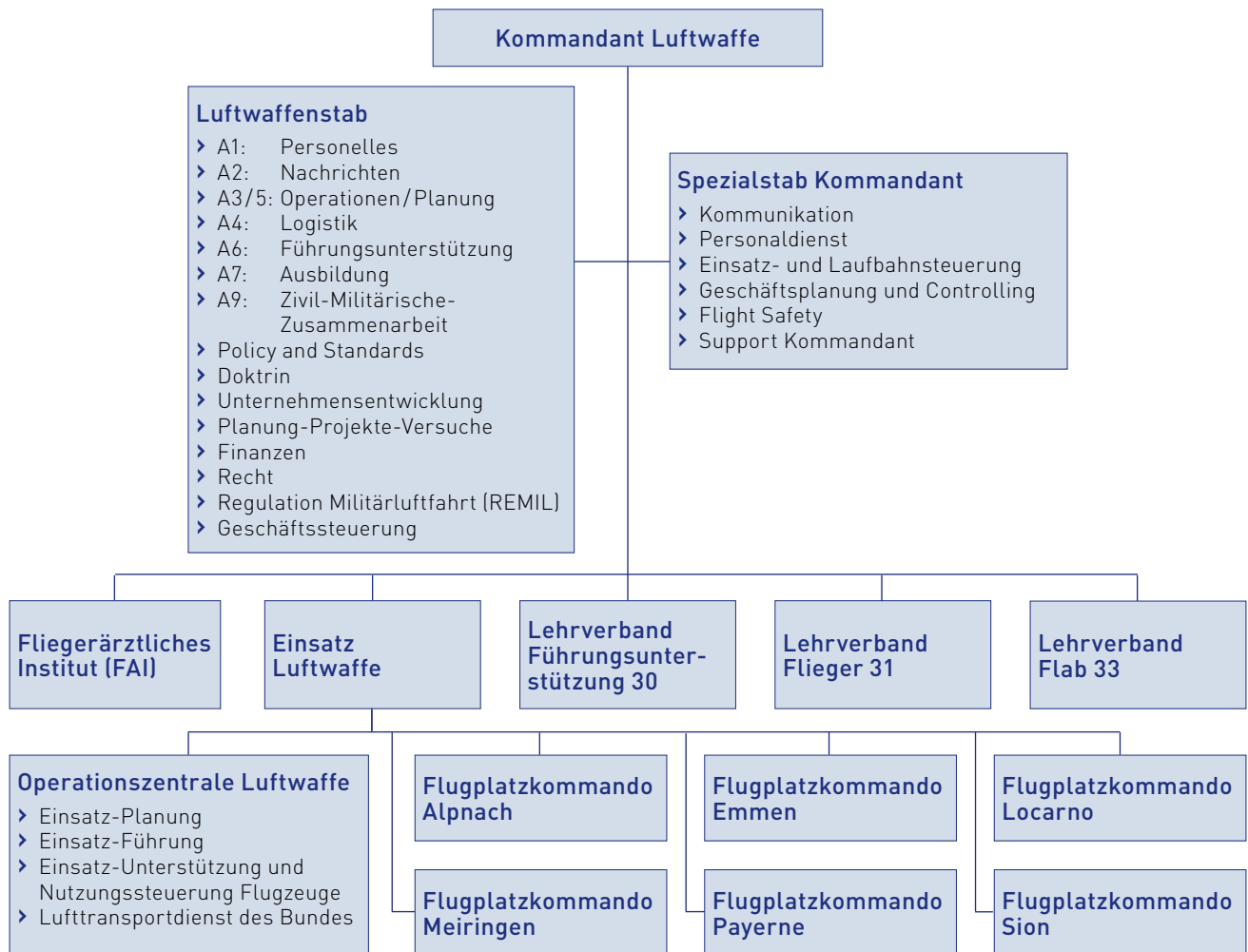


#### Beispiele

- › Bosnien/Herzegowina seit 2004
- › Kosovo seit 1999
- › Albanien 1999

#### Dies bedeutet für die Luftwaffe

- › Der Bedarf an Friedensmissionen wird zunehmen
- › Die Wichtigkeit von Lufttransporten wird weiter zunehmen
- › Operationen ausserhalb der Schweiz werden Routine. Die Luftwaffe und ihr Personal müssen sich darauf einstellen



## Die Aufgaben des Kommandanten

Der Kommandant der Luftwaffe führt sowohl das «Unternehmen» Luftwaffe wie auch die Teilstreitkraft als verantwortlicher Chef. Das «Unternehmen» Luftwaffe besteht aus zivilen und militärischen Mitarbeitern sowie aus verschiedenen «Produktionsstätten» wie Verwaltungszentren, Flugplätzen und diversen anderen Dienststellen.

Die Teilstreitkraft besteht aus den Verbänden der Luftwaffe, welche die Leistungen an der Front produzieren (Operationen im In- und Ausland). Die Kommandos erbringen ihre Leistungen über das Jahr primär mit dem Berufspersonal der Luftwaffe. Bei Bedarf können die Bestände mit einer beträchtlichen Anzahl an spezialisierten Milizkräften verstärkt werden – um die Durchhaltefähigkeit zu erhöhen oder aber die Zusammenarbeit zu schulen.

## Organisation und Aufgaben des Spezialstabs Kommandant Luftwaffe

Zur Führung der Luftwaffe steht dem Kommandanten nebst dem Luftwaffenstab ein Spezialstab zur Seite. Die Chefs

der Bereiche rapportieren direkt dem Kommandanten und unterstützen ihn persönlich in der Entscheidungsfindung. Folgende Bereiche werden abgedeckt:

- › Die **Kommunikation** berät die Kommandanten innerhalb der Luftwaffe in allen kommunikativen Fragen und tritt gegen aussen auf.
- › Der **Personaldienst** der Luftwaffe regelt Anstellungen und Kündigungen, kontrolliert die Einhaltung der Stellenkontingente und betreut im weitesten Sinne alle Mitarbeitenden in personalrechtlichen Angelegenheiten.
- › Die **Einsatz- und Laufbahnsteuerung** des Berufsmilitärkorps der Luftwaffe plant Laufbahnen, steuert Weiterbildungen und nimmt die Abstimmung mit den Milizfunktionen des Berufspersonals vor.
- › Der Bereich **Geschäftsplanung und Controlling** der Luftwaffe erstellt die jährliche Geschäftsplanung und steuert die Umsetzung aller Vorgaben an die Luftwaffe und berät den Kommandanten bei Abweichungen von den Sollleistungen. Über das Controlling ist der Kommandant Luftwaffe in der Regel dauernd auf dem Laufenden über den Zustand der Luftwaffe als Ganzes.



- ▶ Der Chef **Flight Safety**, der für Massnahmen zu Verhinderung von Flugunfällen verantwortlich ist, ist ebenfalls dem Kommandanten unterstellt.
- ▶ Der **Support Kommandant** besteht aus einer Assistentin, einem Zugeteilten Stabsoffizier, einem Führungshehilfen, einem Verantwortlichen Anlässe/HQ Support sowie einem Chauffeur.

## Organisation und Aufgaben des Luftwaffenstabes

Der Luftwaffenstab (das operative Planungsorgan der Luftwaffe) ist die eigentliche Drehscheibe der Führung der Luftwaffe. Geführt wird der Stab durch den Chef Luftwaffenstab. Die Geschäfte der Luftwaffe werden in einer Geschäftssteuerungszelle erfasst, triagiert und zur Bearbeitung weitergegeben. Der Abschluss aller Geschäfte wird in dieser Zelle überwacht. Dem Chef LW Stab unterstehen sämtliche Führungsgrundgebiete (A1 bis A7, ein durch einen Milizoffizier geführtes A9, siehe Organigramm Seite 6) sowie die Bereiche Policy & Standards, Finanzen, Doktrinforschung und Lehre, Unternehmensentwicklung, Planung-Projekte-Versuche, Regulation Militärluftfahrt und der Rechtsdienst Luftwaffe.

In den Führungsgrundgebieten werden die Befehle Stufe Kdt LW erarbeitet, welche die täglichen Operationen der Luftwaffe, das Training und die Grundausbildung der Miliz und des Berufspersonals regeln. Die Planung der personellen und materiellen Ressourcen geschehen ebenfalls dort. Der LW Stab ist zudem das wichtigste Verbindungselement für die der LW vorgesetzten Stäbe (Führungsstab Armee FST A und Armeestab). Alle Chefs der Führungsgrundgebiete und deren Mitarbeitende sind auf Anforderung auch Mitarbeiter in den Stäben des Chefs der Armee (CdA) und bringen so das Know-how der Luftwaffe in den Entscheidungsprozess auf Stufe Armee ein.

## Aufbau und Organisation des Kommandos Einsatz Luftwaffe

Der Flug eines Super Pumas zur Waldbrandbekämpfung, der Einsatz eines Cougars bei friedensfördernden Massnahmen im Balkan oder der Schutz des Luftraumes zugunsten des World Economic Forums in Davos – eines haben diese Missionen gemeinsam: Es sind Einsätze der Luftwaffe und somit keine Trainings- oder Übungsflüge. Die Planung, Durchführung und Auswertung dieser Einsätze obliegt dem Kommando Einsatz Luftwaffe. Dieses führt auf der taktischen Ebene die Aufträge aus. Das Kommando Einsatz Luftwaffe bildet das Herzstück der Teilstreitkraft. Der Chef Einsatz führt über die Operationszentrale (Air Operation Center) direkt die Task Forces oder die Flugplätze (Air Bases) bzw. die dort operierenden Verbände.

## Aufbau und Organisation des Fliegerärztlichen Instituts

Das Fliegerärztliche Institut (FAI) besteht aus den Bereichen Flugmedizin und Flugpsychologie. Die verschiedenen Aufgaben sind in einer Prozessorganisation definiert und werden bereichsübergreifend gesteuert. Die Kernaufgabe des FAI ist die Durchführung der Eignungs- und Tauglichkeitsuntersuchungen der Angehörigen des militärischen Flugdienstes und weiterer militärischer Kundengruppen. Im Weiteren führt das FAI Forschungsprojekte durch. Dies in Zusammenarbeit mit verschiedenen Hochschulen. Das FAI beteiligt sich auch an der Aus- und Weiterbildung von Angehörigen des militärischen Flugdienstes.

Das FAI ist zudem als Aeromedical Center – im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt – zuständig für die Durchführung der Eignungsuntersuchungen von zivilen Berufspiloten (Class1) nach international gültigen Massstäben (JAR-FCL).

## Aufbau und Organisation des Lehrverbandes Führungsunterstützung 30

Der Lehrverband Führungsunterstützung 30 (LWb FU 30) der Luftwaffe besteht aus einem Stab, drei Grundausbildungskommandos, einem Verbandsausbildungskommando, dem Kommando des Waffenplatzes Frauenfeld, einem Offiziersschulkommando und den Einsatzverbänden des Lehrverbandes. Während sich der Standort des Profistabes, der Führungsunterstützungsoffizierschule 30 und der Führungsunterstützungsschule der Luftwaffe 95 in Dübendorf befindet, sind die Ausbildungsstandorte der Übermittlung/Führungsunterstützungsschule 62 in Kloten-Bülach, der EKF (elektronische Kriegführung) Schule 64 in Jassbach, der Verbandsausbildung Telematik Schule 61 und des Waffenplatzkommandos in Frauenfeld.

Pro Jahr werden im Lehrverband Führungsunterstützung 30 rund 3900 Soldaten, 400 Unteroffiziere und 110 Offiziere in den unterschiedlichsten Funktionen der Führungsunterstützung für das Heer, die Luftwaffe, die Führungsunterstützungsbasis der Armee und die Logistikbasis der Armee ausgebildet. Die ausgebildeten Angehörigen der Armee sind für den Aufbau, den Betrieb und die Sicherheit der Kommunikationssysteme der Armee verantwortlich. Sie gewährleisten die lückenlose, klassifizierte und integrierte Telekommunikation in digitaler Technik und stellen eine hohe technische Verfügbarkeit sowie eine grosse Flexibilität der Kommunikationssysteme sicher.

Die Einsatzverbände des Lehrverbandes bestehen aus einem Milizstab und sieben Abteilungen: eine Luftwaffenradarabteilung, eine Mobile Luftwaffenradarabteilung, eine Luftwaffen EKF-Abteilung, eine Luftwaffenübermittlungsabteilung, eine Luftwaffennachrichtenabteilung, eine Wetterabteilung und eine Reserveabteilung. Diese Abteilungen betreiben Nachrichtenbeschaffungs-, Kommunikations- und Führungsinformationssysteme zugunsten der Luftwaffe. ◀

### Aufbau und Organisation des Lehrverbandes Flieger 31

Der Lehrverband Flieger 31 (LVb Fl 31) beherbergt sämtliche Angehörigen der Flieger-Bodenorganisation, der Piloten, der Fallschirmaufklärer und der Aufklärungsdrohnen. Er umfasst fünf Schulkommandos. Der Kommandant LVb Fl 31 wird durch einen Profistab unterstützt. Bei Bedarf kann zusätzlich auf die Dienste eines Milizstabs zurückgegriffen werden. Der LVb Flieger 31 hat die Grundausbildung im Bereich Flieger sicherzustellen, das Erstellen der Grundbereitschaft zu gewährleisten, die Einsatzbereitschaft des Aufklärungsdrohnensystems 95 und der Fallschirmaufklärer zu garantieren und in den FDT beim Erhalten der Grundbereitschaft zu unterstützen. Dabei geht es um die Ausbildung sämtlicher fachtechnischer

Funktionen und Gradstufen, welche direkt mit dem Einsatz von Flugzeugen Helikoptern, Drohnen und Fallschirmaufklärern zusammenhängen.

In der Ausführung seines Auftrages geht der LVb Fl 31 von der Allgemeinen Grundausbildung der einzelnen AdA aus. In der Grundausbildung (RS, UOS, OS) erfüllen die Rekruten und Kaderanwärter nach der VBA 1 ihren Auftrag in einer «funktionierenden» Airbase und erreichen somit den Status «FIT 4 MISSION». Der erste FDT dient dann der Erreichung der Grundbereitschaft innerhalb der «Stammformation». Für das Gros der AdA, wie auch für die Formationen als System dienen die FDT dem Training. Die Flug-





plätze haben die Möglichkeit, die Planung der Einsätze nach ihren Trainingsbedürfnissen zu beeinflussen. Zeichnet sich ein «Echt-Einsatz» ab, muss die Truppe die Einsatzbereitschaft für einen spezifischen Einsatz erreichen, sprich «FIT 4 THE MISSION» werden. Dies wird durch die Einsatzorientierte Ausbildung gewährleistet. Aus den Einsätzen werden Lehren gezogen, welche in die Ausbildung einfließen. Somit wird der Regelkreis geschlossen und die Entwicklung gewährleistet.

### Aufbau und Organisation des Lehrverbandes Fliegerabwehr 33

Der Lehrverband Fliegerabwehr 33 (LVb Flab 33) umfasst alle Fliegerabwehrmittel der Schweizer Armee (2 Mob Flab Lwf Abt, 3 M Flab Abt, 4 L Flab Lwf Abt). Sein Auftrag besteht darin, grundbereite – das heisst für eine bodengestützte Luftverteidigung (BODLUV) befähigte – Formationen bereitzustellen. Dazu erarbeitet der Lehrverband zusammen mit der Luftwaffe und dem Heer die Einsatz- und Ausbildungsdoktrin für die bodengestützte Luftverteidigung. Der Einsatz zum Schutz von Truppen, Objekten und Räumen wird auftragsbezogen in einem gemischten Flab Dispositiv, bestehend aus mehreren Systemen und Formationen («Cluster») erbracht und durch einen Flab Kampfgruppenstab geführt.

Die Grund- und Weiterausbildung der Lenkwaffensoldaten, Beobachtersoldaten, Kanoniere, Radarsoldaten, Übermittler und Betriebssoldaten, sowie eines Teils der Kader erfolgt in den beiden Lehrgang-Kommandos Allwetterflab in Emmen und Sichtwetterflab in Payerne. In Emmen mit den Systemen MIKA (35mm Kanone) und RAPIER, in Payerne mit dem System STINGER. Die Formationen im Fortbildungsdienst der Truppe (FDT), in der Einsatzbezogenen Ausbildung und in subsidiären Einsätzen, führt das Kommando Lehrgänge Flabverbund. Die Ausbildung der Kommandanten und Stäbe obliegt dem Kommando Weiterausbildung Höhere Kader (WAHK), welches auch für die Erarbeitung aller doktrinellen Vorgaben für die BODLUV verantwortlich zeichnet.

Der LVb Flab 33 führt über das Jahr rund 60 Rekruten- und Kaderschulen, Lehrgänge und Kurse durch. Er weist einen Gesamtbestand an Berufspersonal und Miliz von über 8700 Angehörigen der Armee aus.

### Ein Luftwaffeneinsatz

Der Einsatz von Luftwaffenmitteln wird in der Regel über den Führungsstab der Armee befohlen. Das Air Operation Center (AOC) plant sodann diesen Einsatz und weist Personal und Mittel zu. Bei komplexeren Missionen (z.B. dem Schutz des WEF) legen die Planer dem Chef Einsatz Varianten mit Vor- und Nachteilen vor. Anschliessend wird das Schlüsseldokument des Einsatzes Luftwaffe, die Air Tasking Order, verfasst. Darin wird festgelegt, wie viele Luftfahrzeuge und welche BODLUV-Mittel, wann mit welchen Partnern eine Leistung zu erbringen haben.

Ein Beispiel: Zwei Super Puma plus Reserve um 08h00 in Alpnach startbereit. Auftrag: Evakuierung eines vom Unwetter bedrohten Bergdorfes. Die Einsatzzentralen und die Flugplätze beschaffen dann noch sämtliche weiteren benötigten Daten, zum Beispiel die Flugzeugnummern, die Besatzungen, die Funkfrequenzen etc.



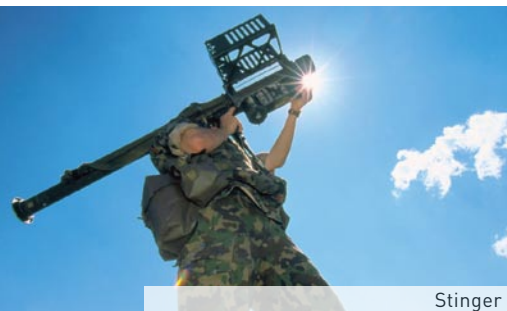
F/A-18 C/D



Tiger F-5E/F



Rapier



Stinger



Alarmsystem Stinger



Fliegerabwehrkanone 63/90

## MITTEL LUFTWAFFE FÜR LUFTPOLIZEIDIENST UND LUFTGESTÜTZTE VERTEIDIGUNG

	F/A-18 C/D	Tiger F-5E/F
<b>Leistung</b> (mit/ohne Nachbrenner)	2x79/47.2 kN	2x20/14.5 kN
<b>Abfluggewicht</b>	25'400 kg	10'900 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	rund 2150 km/h (Mach 1.8)	rund 1700km/h (Mach 1.6)
<b>Bewaffnung</b>	20 mm Gatling Kanone, 2 AIM-9X Sidewinder Infrarot Luft-Luft-Lenk Waffen, 2 AIM-120B AMRAAM Radar Luft-Luft-Lenk Waffen	2 Kanonen 20 mm, 2 AIM-9P Sidewinder Infrarot Luft-Luft-Lenk Waffen

## MITTEL LUFTWAFFE FÜR BODENGESTÜTZTE VERTEIDIGUNG

	Rapier	Stinger
<b>Suchradarerfassung</b>	11,5 km	
<b>Wirkungsdistanz</b>	ca. 7 km	mehrere km
<b>Wirkungshöhe</b>	min. bis 3 km	min. bis 3 km
<b>Lenkverfahren</b>	Radar, optisch	Infrarot/Ultraviolett
<b>Gewicht der Lenkwaffe</b>	44 kg	10,1 kg
<b>Bedienungsmannschaft</b>	pro Feurereinheit 13 AdA	pro Feurereinheit 9 AdA

Alarmsystem Stinger	
<b>Erfassungsdistanz</b>	bis 32 km
<b>Erfassungshöhe</b>	bis 8000 m
<b>Bedienungsmannschaft</b>	pro Gruppe 7 AdA

Fliegerabwehrkanone 63/90 mit Feuerleitgerät 75/95	
<b>Kaliber</b>	35 mm
<b>Kadenz</b>	2x550 Schuss/Minute
<b>Munition</b>	Minenbrandpatronen mit Leuchtspur und Momentanzünder
<b>Zielerfassung und -verfolgung</b>	bis 15 km
<b>Wirkungsdistanz</b>	bis 4000 m
<b>Wirkungshöhe</b>	bis 3000 m
<b>Steuerung</b>	Radar, optisch



Alouette III



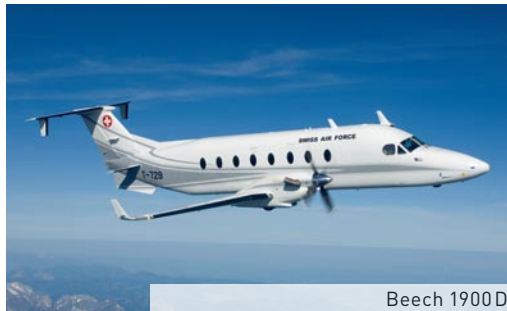
Super Puma/Cougar



EC635



PC-6 Turbo Porter



Beech 1900 D



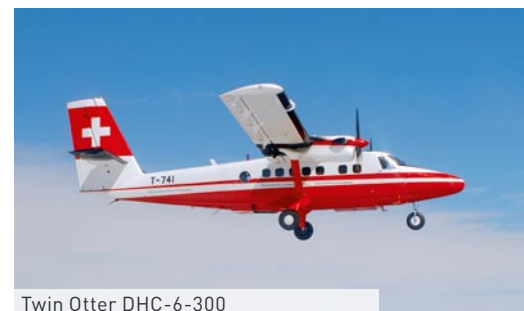
Excel Citation



Falcon 50



Super King Air 350C



Twin Otter DHC-6-300

Typ	Leistung	Fluggewicht (max.)	Höchstgeschwindigkeit	Reichweite	Kapazität
Alouette III	405 kW	2100 kg	210 km/h		1 Pilot, 5 Passagiere oder 0.7 t
Super Puma/Cougar	2x1400 kW	9350 kg	310 km/h		2/15 Personen oder 8 VIP oder 3.0 t
EC635	566 kW	2910 kg	259 km/h		Standard 4, maximal 6 Passagiere oder 1010 kg
PC-6 Turbo Porter	410 kW	2770 kg	280 km/h		1/7 Passagiere, 1/10 Fallschirmspringer, 1/8 ausgerüstete Fallschirmaufklärer oder 1.1 t
Beech 1900 D		7765 kg	460 km/h	700–2000 km	2/10, max. 18 Personen
Excel Citation		9100 kg	798 km/h	3000 km	2/6 Personen
Falcon 50		18'300 kg	850 km/h	4600 km	2/9 Personen
Super King Air 350C		6800 kg	580 km/h	2000 km	2/8 Personen
Twin Otter DHC-6-300		5760 kg	340 km/h	1000 km	1/11 Personen

## Ranger ADS 95 (Drohne)



- › Fluggewicht: max. 275 kg
- › Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h
- › Einsatzreichweite: 100 km
- › Einsatzdauer: bis zu 6 Stunden
- › Aufklärungshöhe: 1000-3000 m über Grund
- › Sensorik: TV, Infrarot, Echtzeit

## Fallschirmaufklärer

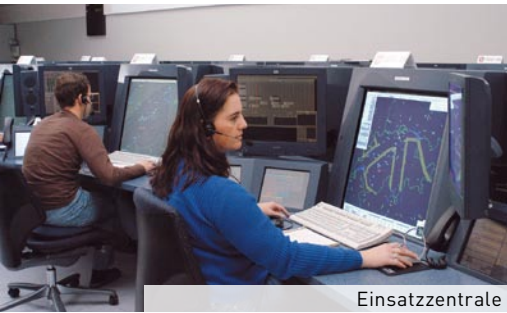


- › Anzahl: eine Kompanie
- › Sensorik: Beobachtung, Funkmeldung

## FLIR



FLIR steht für den englischen Begriff «Forward Looking Infra-Red». Es handelt sich um eine Infrarot-Kamera, die bereits Temperaturdifferenzen von 0,2° Celsius darstellen kann. FLIR wird subsidiär für den Bevölkerungsschutz und für die innere Sicherheit eingesetzt und ist an einem Super Puma montiert.



Einsatzzentrale



Florako



Taflir



F/A-18 Datalink



Elektronische Aufklärung



Luftwaffen-Nachrichtenposten

<b>Einsatzzentrale</b>	Die Einsatzzentrale dient dem Einsatz der Luftwaffe und der Ausbildung. Sie stellt die gemeinsame militärisch/zivile Luftraumbewirtschaftung sicher.
<b>Florako</b>	Florako ist ein Luftverteidigungsleitsystem. Es verarbeitet die militärischen und zivilen Radar- daten zur gemeinsamen Luftlage.
<b>Taflir</b>	Mobiles taktisches Radareinsatzsystem zur Erfassung der Lage im unteren Bereich des Luftraums. Gilt als Ergänzung zu Florako. Reichweite: 110 km Radius, 10'000 m Höhe.
<b>F/A-18 Datalink</b>	Die Sensoren der F/A-18 werden ebenfalls für die Gesamtlufelage genutzt. Die erfassten Daten werden per digitale Verbindung in das System Florako eingespeist.
<b>Elektronische Aufklärung</b>	Die Signalaufklärung ortet und analysiert Funk- und Radarquellen.
<b>Luftwaffen-Nachrichtenposten</b>	Trotz modernster Technik gibt es in der Topographie der Schweiz immer noch Teile des Luftraums und Geländeabschnitte, die nicht mittels Radar überwacht werden können. Hier kommen die Beobachter der Luftwaffen-Nachrichtenposten zum Einsatz.
<b>Sensorverbund BODLUV (M)</b>	Zur Darstellung der lokalen Luftlage können mittels Sensorverbund BODLUV zusätzlich Daten aus dem unteren Luftraum über weite Distanzen, zeit- und witterungsunabhängig in die Einsatzzentrale übermittelt werden.
<b>Zivile Radars</b>	Die Daten ziviler Radars werden in das Florako-System eingespeist.



Sensorverbund BODLUV (M)



Zivile Radars

## FÜR DIE PILOTEN



PC-7 Turbo Trainer



PC-21



EC635



Simulatoren

## FÜR DIE FLIEGERABWEHR



PC-9

Typ	Leistung	Fluggewicht	Höchstgeschwindigkeit	Kapazität Ausrüstung
PC-7 Turbo Trainer	410 kW	max. 2100 kg	500 km/h	
PC-21	1600 shp	3100 kg	685 km/h	
EC635	566 kW	max. 2910 kg	259 km/h	6 Passagiere oder 1010 kg
PC-9	708 kW	max. 3200 kg	593 km/h	Schleppwinde, ECM Pod
Simulatoren	Diverse in allen technischen Fachbereichen der Luftwaffe			

Traumberuf F/A-18-Pilotin? Bubentraum Fallschirmaufklärer? Wunschjob Helikoptermechaniker? Ziel Berufsoffizier bei den Fliegerabwehrtruppen? Die Schweizer Luftwaffe bietet eine breite Palette an Berufen und militärischen Funktionen.

Speziell für die Rekrutierung von Piloten und Fallschirmaufklärern hat die Luftwaffe die Internetseite [www.sphair.ch](http://www.sphair.ch) eingerichtet, auf welcher interessierte Schweizer Bürgerinnen und Bürger online abklären können, ob sie für die Arbeit im Cockpit geeignet sind. Weiter stehen breit gefächerte Informationen zu den beruflichen Möglichkeiten in der Luftfahrt zur Verfügung.

Die Luftwaffe braucht auch motiviertes Milizpersonal, Kader vom Korporal bis zum Oberst und Soldaten aller Spezialrichtungen. Diensttaugliche werden bei der Rekrutierung nach ihren Fähigkeiten, den Bedürfnissen der Armee und – wenn möglich – auch nach ihren persönlichen Wünschen eingeteilt. Sie können den Wunsch, für eine Funktion bei der Luftwaffe ausgehoben zu werden, beim Aushebungsoffizier anbringen. Für gewisse Funktionen werden

vordienstliche Kurse angeboten. Details sind unter [www.luftwaffe.ch](http://www.luftwaffe.ch) zu finden.

Die Luftwaffe bildet auch über 80 Lehrlinge aus, vor allem in den Berufen Polymechniker, Elektroniker und Kaufmann/Kauffrau. Dies findet auf den Flugplätzen Sion, Payerne und Emmen (Polymechniker und Elektroniker) sowie in Meiringen und in der Zentralverwaltung in Bern (Kaufmann/Kauffrau) statt. Die Lehrlingsausbildung ist regional organisiert. <



### Patrouille Suisse

Die Patrouille Suisse wurde im Jahr 1964 gegründet. Sie ist die Jet-Kunstflugstaffel der Schweizer Luftwaffe und gilt als Visitenkarte der Schweizer Armee im In- und Ausland. Mit ihren eleganten Hunter-Flugzeugen trat sie 1978 erstmals im Ausland auf. Seit 1995 fliegt sie auf F-5E Tiger und demonstriert eindrücklich die Leistungsfähigkeit, die Präzision und die Einsatzbereitschaft der Luftwaffe. Die Faszination des Formationsflugs lockt immer wieder Hunderttausende an die Air Shows und motiviert Jugendliche für Berufe in der Fliegerei. Die Mitglieder der Patrouille Suisse sind Berufsmilitärpiloten.

### PC-7 TEAM

Als Botschafter der Schweizer Luftwaffe präsentiert das PC-7 TEAM Dynamik, Eleganz und Präzision im Formations-Kunstflug. Dieser stellt höchste Anforderungen an die fliegerische Leistungsfähigkeit und das dreidimensionale Denken der Berufspiloten. Mit attraktiven Formationswechseln und abwechslungsreichen Figuren bietet das PC-7 TEAM professionelle Flugvorführungen und begeistert mit seinen neun Pilatus PC-7 Schulflugzeugen.

### Super Puma Display Team

Das vor über zehn Jahren gegründete Super Puma Display Team zeigt mit einem dynamischen Programm die enorme Wendigkeit dieser Maschinen. Die Vorführung, während der Gross und Klein von der Eleganz und der Kraft des Helikopters fasziniert werden, beinhaltet unter anderem Drehungen, Zapfenzieher, enge Kurven und Rückwärtsflüge. Alle Piloten sind erfahrene Super Puma-Fluglehrer.



### F/A-18 Display

Die Speerspitze der Schweizer Luftwaffe, die F/A-18 Hornet, wird seit der Einführung 1998 jährlich an verschiedenen Airshows im In- und Ausland vorgeführt. Die Manövrierfähigkeit, Kraft und Eleganz des modernsten Kampfflugzeuges der Schweizer Luftwaffe wird spektakulär in Szene gesetzt. Alle Manöver, welche vorgeführt werden, können auch während «normalen» Luftkampfmissionen vorkommen. Die hohe Kunst des Vorführpiloten besteht darin, alle diese Manöver als zusammenhängendes Programm zu fliegen.

### Fallschirmaufklärer

Die Fallschirmaufklärer sind eine faszinierende Spezialeinheit der Schweizer Luftwaffe. Ihre Hauptaufgabe ist das Beschaffen von Nachrichten im gegnerischen Raum – bis zu 200 Kilometer hinter den gegnerischen Linien. Dafür erhalten Sie eine vielseitige und intensive Ausbildung. Militärische Flugschauen werden meist mit dem Absprung von «Paras» eröffnet. Dabei zeigen sie mit punktgenauer Landung ihr ausserordentliches Können. ◀





Die internationale Entwicklung hat das sicherheitspolitische Umfeld der Schweiz wesentlich verändert. Internationaler Terrorismus, Kriminalität, Proliferation von Massenvernichtungswaffen und Umweltrisiken stellen den Staat und damit auch die Armee vor grosse neue Herausforderungen. Die zunehmende Verknappung der Ressourcen bei den Sicherheitsorganen erhöht zudem den Bedarf an Mobilität. Die Luftwaffe passt sich diesen neuen Gegebenheiten laufend an.

Im Bereich der Mittel stehen in den nächsten Jahren verschiedene Neuanschaffungen zur Diskussion. Nach rund 45 Jahren Einsatz werden die Alouette III nun durch den leichten Transport- und Schulungshelikopter Eurocopter EC635 abgelöst. Bei gleichzeitiger Erhöhung der Qualität wird dabei die Flottengrösse von 35 Alouette III auf 20 EC635 reduziert.

Um die Durchhaltefähigkeit bei der Wahrung der Lufthoheit, beim Luftpolizeidienst und bei der Luftverteidigung zu erhalten, muss der F-5-Tiger, der in den kommenden Jahren sein Nutzungsende erreicht, durch ein modernes Kampfflugzeug ersetzt werden. Der Tiger-Teilersatz (TTE) soll mit dem Rüstungsprogramm 2010 erfolgen. Gleichzeitig sollen dann für die Pilotenausbildung weitere Trainingsflugzeuge vom Typ PC-21 beschafft werden.

Die Fliegerabwehr wird auch in Zukunft mit ihren Milizverbänden und modernen Waffensystemen bereit sein, Aufträge im ganzen Einsatzspektrum der Armee zu erfüllen. Bei Neubeschaffungen weist der Trend in Richtung modulare und vernetzte Systeme, welche in der Lage sind, auch Klein- und Kleinstziele – zum Beispiel terroristische Minenwerfergranaten – zu bekämpfen. <



	Im Inland	Im Ausland
<b>Für die Auftragserfüllung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Führungsstab der Armee (FST A), Armeestab, Führungsunterstützungsbasis (FUB), Logistikbasis der Armee (LBA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Führungsstab der Armee (FST A), Führungsunterstützungsbasis (FUB), Logistikbasis der Armee (LBA)</li> <li>› Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (DEZA)</li> <li>› Internationale Beziehungen Verteidigung (IB V)</li> </ul>
<b>In der Ausbildung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Aero-Club der Schweiz (AeCS) – SPHAIR, vormals die fliegerische Vorschulung, Fallschirmspringerschulung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Andere Luftwaffen (Zusammenarbeitsvereinbarungen mit verschiedenen Streitkräften für den Ausbildungsaustausch, gemeinsame Übungen und Personalaustauschprogramme)</li> <li>› Partnership for Peace PfP (Übungen, Seminare, Ausbildungskurse, Austausch Fachpersonal)</li> </ul>
<b>Betreffend Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Skyguide (gemeinsame zivile und militärische Flugsicherung und Luftraumbewirtschaftung)</li> <li>› Weitere Benutzer des Luftraums wie Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Aero-Club der Schweiz, Swiss</li> <li>› Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Eurocontrol (Koordination täglicher Flugbewegungen)</li> <li>› Partnership for Peace (Anpassung des Materials, der Einsatzverfahren und der Führungssysteme und -strukturen)</li> <li>› European Air Chiefs Conference (Erfahrungs- und Ideenaustausch der Kommandanten europäischer Luftwaffen, Kurse etc.)</li> <li>› Air Force Flight Safety Conference Europe (Erfahrungsaustausch im Bereich Flugsicherheit)</li> </ul>
<b>Im Auftragsverhältnis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› VBS und andere Departemente des Bundes (Lufttransporte, Flüge zugunsten der Landestopographie, Messflüge für die Nationale Alarmzentrale)</li> <li>› Bundesamt für Zivilluftfahrt (Luftpolizeidienst in Friedenszeiten, Such- und Rettungsdienst gemeinsam mit REGA)</li> <li>› Polizei und Grenzwachtkorps (Lufttransporte, Überwachungs- und Aufklärungsaufgaben, Konferenzschutz)</li> <li>› Kantone (Transporte, Katastrophenhilfe, Löscharbeiten)</li> <li>› Beschaffungs- und Technologiezentren (Neubeschaffungen und Reparaturen)</li> <li>› RUAG Aerospace</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Nachbarländer (Such- und Rettungsdienst, Katastrophenhilfe, Rettungskette Schweiz)</li> </ul>
<b>In der Öffentlichkeitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Diverse Organisationen (öffentliche Auftritte der Patrouille Suisse, des PC-7 TEAM, der F/A-18, des Super Puma Display Teams und anderer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Diverse Luftwaffen und Organisationen (öffentliche Auftritte schweizerischer Formationen im Ausland und ausländischer Formationen in der Schweiz)</li> </ul>



## Die Pionierzeit

Uralt ist der Menschen Wunsch, sich mit Hilfe von Flügeln in die Luft zu erheben. Ikarus, der mit Vogelschwingen der Gefangenschaft entfliehen will, wird zur Personifizierung des menschlichen Drangs nach Beherrschung der Lüfte. Aber erst nach den Flügen von Heissluft- und gasgefüllten Ballonen 1783 und dem ersten Gleitflug 1891 folgen nach 1900 die lenkbaren Luftschiffe, deren Eignung für militärische Zwecke offensichtlich ist. Der erste Motorflug 1903 eröffnet neue Möglichkeiten für die militärische Nutzung von Fluggeräten.

Im Ersten Weltkrieg von 1914 bis 1918 wurde die Bedeutung von Luftüberlegenheit, Luftaufklärung und Erdkampf erkannt. Luftstreitkräfte nahmen in diesem Krieg schnell an Bedeutung zu, konnten sich jedoch nicht zur kriegsentscheidenden Waffe entwickeln. Im Laufe der Zeit wurde die Luftwaffe, neben Heer und Marine, zur dritten Teilstreitkraft.

In der Schweiz gehen die Anfänge der Militäraviatik auf das Jahr 1892 zurück, als zwei Vertreter des Generalstabsbureaus mit dem berühmten Luftschiffer Spelterini auf Fahrt geschickt wurden, um den Nutzen des neuen Transportmittels für das Militär zu prüfen. 1900 rückten Freiwillige zur ersten Luftschiffer-Rekrutenschule in Bern ein. 1912 rief die Schweizerische Offiziersgesellschaft zu einer Nationalspende für das Militärflugwesen auf. Das Resultat von 1,7 Millionen Franken übertraf alle Erwartungen. Die Behörden nahmen die neuen Ideen aber nur widerstrebend auf.

Mit dem Ausbruch des Kriegs änderte sich die Lage schlagartig. Am 31. Juli 1914 wurde der Kavallerie-Instruktor und Pilot Theodor Real mit der Aufstellung einer Fliegertruppe betraut. Er beschlagnahmte drei an der Landesausstellung in Bern ausgestellte Flugzeuge. Die ersten neun Pi-

loten, darunter acht Romands, rückten zum Teil mit ihren eigenen Flugzeugen und Mechanikern ein.

Im Dezember 1914 wurde vom improvisierten Flugplatz Beundenfeld beim Wankdorf-Stadion nach Dübendorf übersiedelt; der erste Aussenposten war Claro im Tessin. Die Piloten traten während des Kriegs selten in Aktion und konzentrierten sich deshalb auf Ausbau und Schulung.

In der Zwischenkriegszeit galten die Flieger als Hilfswaffe, die von einem Sektionschef des Generalstabs verwaltet wurde. Ständige Flugplätze waren zunächst Dübendorf, dann Thun und Lausanne (ab 1919) sowie Payerne (ab 1921). Weitere Meilensteine: ab 1921 Fliegerrekruten-, Unteroffiziers- und Offiziersschulen, 1924 Gründung des heutigen Fliegerärztlichen Instituts, 1930 Einbezug der Erdkampftaktik (die 1994 mit der Stilllegung der Hunter-Flotte vorläufig eingestellt werden musste), 1934 Aufstellung des Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstes, 1938 erste Übermittlungsrekrutenschule.

Eine radikale Wendung erfolgte im Oktober 1936. Aufgrund der politischen Entwicklung in Europa und der allgemeinen Aufrüstung wurde die Bedeutung der Luftkriegsführung auch in der Schweiz endlich erkannt und die Fliegertruppe zur Waffengattung erklärt. Die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr mit einem Divisionär an der Spitze wurde geschaffen. Bereits 1935 war mit dem Aufbau einer wirkungsvollen Fliegerabwehr begonnen worden. Innert kürzester Zeit wurde der Bestand an Flugzeugbesatzungen verdoppelt. Die erste Serie der bestellten Messerschmitt-Me-109-Kampfflugzeuge traf noch rechtzeitig vor dem Krieg ein.



## Der Zweite Weltkrieg

Ohne Luftüberlegenheit kein Erfolg. Die Schlacht um England 1940 und die Invasion der Alliierten in der Normandie 1944 gegen Hitler-Deutschland sind bemerkenswerte Beispiele dafür.

Die Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mobilisierten am 28. August 1939, drei Tage vor Kriegsausbruch. Sie verfügten über 96 Jagd- sowie 138 Beobachtungs- und Erdkampfflugzeuge. Von den 21 Fliegereinheiten galten nur deren drei als kriegstüchtig; fünf besaßen keine Flugzeuge. Die Lücke wurde sukzessive durch Ankauf von weiteren Messerschmitt-Maschinen und in Lizenz gefertigten Morane-D-3800-Jägern geschlossen. 1943 nahm das Eidgenössische Flugzeugwerk in Emmen seinen Betrieb auf.

In kürzester Zeit zog sich die Fliegertruppe ins Reduit zurück. Geschützte Flugplatzanlagen entstanden, beispielsweise in Alpnach, Meiringen und Turtmann. 1942/1943 wurde der Fliegerschiessplatz Ebenfluh/Axalp in Betrieb genommen. Das 1941 gegründete Überwachungsgeschwader konnte ab 1943 aktiv eingreifen. 1944 wurde versuchsweise ein Nachtgeschwader gebildet, das 1950 wieder aufgelöst wurde.

Die Fliegertruppe stand gemeinsam mit der sich im Aufbau befindenden Fliegerabwehr, teils gesamthaft, teils in Ablösungen, im Aktivdienst. In den ersten Kriegsmonaten kamen die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen nur sporadisch zum Einsatz. Erst als am 10. Mai 1940 die deutsche Offensive gegen Westen und damit die zweite Generalmobilisierung der Armee ausgelöst wurde, mehrten sich die Grenzverletzungen durch deutsche Flugzeuge.

Der Angriffsgeist der Schweizer Besatzungen, die insbesondere Anfang Juni ihre defensive Aufgabe erfüllten, wurde zum eindrücklichen Symbol des Widerstandswil-

lens. Die Fliegertruppe schoss im Luftkampf neun Me-110-Flugzeuge der Luftwaffe Görings ab. Sie hatte aber in dieser Zeit auch selbst drei Todesopfer zu beklagen. Am 20. Juni (und bis Ende Oktober) 1943 verbot General Guisan aus politischen Gründen Luftkämpfe über schweizerischem Hoheitsgebiet. Der Neutralitätsschutz wurde der Fliegerabwehr übertragen, die jedoch mangels moderner Geräte praktisch wirkungslos blieb. Im September 1944 gab es noch einen Abschuss einer Schweizer Maschine mit Todesfolge, diesmal durch eine US-Besatzung.

Die Fliegerabwehr kam in den ersten Kriegsjahren wenig zum Einsatz, da die meisten Grenzverletzungen längs der Landesgrenze stattfanden. Später war der Einsatz, insbesondere der schweren Fliegerabwehr, ausgesprochen rege. Beinahe alle Batterien kamen zum Schuss. Allein ihre Anwesenheit und ihre stete Kriegsbereitschaft hatten einen grossen abschreckenden Charakter.

Ganz besondere Bedeutung kam ebenfalls dem Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst (FIBMD) zu, da er als einzige Nachrichtenquelle für die Luftlage, aber auch für Wettermeldungen und Erdbeobachtungen zur Verfügung stand.

Im Aktivdienst wurden 6'501 Grenzverletzungen gezählt. 244 Flugzeuge landeten, stürzten ab oder wurden abgeschossen. 1'620 Besatzungsmitglieder wurden interniert.

Die Organisation der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen entwickelte sich im Kriegsverlauf. Verbesserungswürdig waren unter anderem die Zusammenarbeit mit den Bodentruppen und die schwerfällige Organisation.



## Unter dem Einfluss des Kalten Kriegs

Während des Kalten Kriegs (ab Kriegsende 1945 bis zum Fall der Berliner Mauer 1989) zwischen dem Westen und der Sowjetunion waren unzählige Atomwaffen und tausende konventionell bewaffneter Jagdbomber in Europa stationiert. Der Warschaupakt (WAPA) und das Nordatlantische Bündnis (NATO) bildeten ein «Gleichgewicht des Schreckens». Die Zeit des Kalten Kriegs zeichnete sich durch eine rasante technische Entwicklung in allen Bereichen der Luftkriegführung aus.

Dieses internationale Umfeld beeinflusste die Aufrüstung in der Schweiz. Die Flugwaffe schaffte mit dem «Vampire» schon 1946 den Schritt ins Düsenzeitalter. Es wurde sehr früh in Kavernen für Flugzeuge, in die Kommandoführung und in eine unterirdische Führungszentrale investiert. Das Verbindungsnetz wurde ausgebaut. 1954 fand die erste Fliegerradar-Rekrutenschule statt, die ersten Frühwarn-Radaranlagen wurden in Betrieb genommen und das Konzept der Bergradarstationen erarbeitet. Dies führte 1965 zur Beschaffung des Frühwarn- und Führungssystems Florida, das inzwischen durch Florako abgelöst wurde.

In den 60er-Jahren wurden wichtige Vorhaben zur Verstärkung der terrestrischen Fliegerabwehr realisiert, so die radarisierten Mittelkaliberkanonen mit dem Feuerleitgerät 63 «Superfledermaus» sowie das Lenkwaffensystem «Bloodhound» (1964 bis 1999).

Nachdem 1958 die Eigenentwicklung von Kampfflugzeugen nach Aufgabe der Projekte P-16 und N-20 eingestellt worden war, wurde 1964 das Mirage-Jagdflugzeug beschafft, was wegen Kostenüberschreitung für einen Skandal sorgte. Etienne Primault, Kommandant, Jakob Annasohn, Generalstabschef, und Paul Chaudet, Departementschef, mussten beziehungsweise wollten freiwillig zurücktreten. Es folgte die Reorganisation der Flieger- und Fliegerab-

wehrtruppen per 1. Februar 1968. Sie führte zu einer Trennung zwischen Truppe und Verwaltung. Die Bereiche Flugwaffe, Flugplätze und Fliegerabwehr wurden zur Brigade erhoben und die Armee-Wetterabteilung und der -Lawendienst den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen unterstellt. Die heutige Fallschirmaufklärer-Kompanie geht auf 1969 zurück.

1972 war geprägt von den «Kaisermanövern» mit 22'000 teilnehmenden Angehörigen und vom Nullentscheid des Bundesrats zur Beschaffung eines neuen Jagdbombers. Das Evaluationsverfahren mit dem amerikanischen «Corsair»-Erdkämpfer und dem französischen «Milan»-Jäger spaltete die Fliegertruppe.

Die Bedeutung der elektronischen Kriegführung führte 1979 zur Ausbildung der ersten Bordoperateure. 1984 entstand die Informatikbrigade 34 ad hoc, die 1991 zur ordentlichen Brigade wurde.

## Die Gegenwart – im Zeichen von Schutz, Hilfe und Öffnung

Heute gehören vor allem Luftpolizeiaufgaben zum selbstverständlichen Auftrag der Luftwaffe. Prominentes Beispiel ist die Überwachung des Luftraums am Genfer Gipfeltreffen von US-Präsident Reagan und KPdSU-Generalsekretär Gorbatschow 1985. Nach dem Ende des Kalten Kriegs, vier Jahre später, begann ein massiver Umwälzungsprozess.

Luftrettung und Lufttransport werden immer wichtiger. Grossraumhelikopter ermöglichen effizientere Einsätze, besonders anschaulich war dies 1999 zu sehen. Damals



wurden im «Jahrhundertwinter» umfangreiche Personen-Evakuierungen aus dem Alpenraum vorgenommen und es wurde humanitäre Hilfe im Kosovo-Konflikt geleistet. Der erste ernsthafte Einsatz für Hilfsaktionen aus der Luft geht auf 1946 zurück, als auf dem Gauligletscher die erste Gebirgsrettung mit einem Fieseler-Storch-Flugzeug erfolgreich unternommen wurde. Der 1952 erfolgte Eintritt ins Helikopter-Zeitalter eröffnete ab 1964 neue Perspektiven im Rettungswesen. Ab 1968 standen im Tessin zwei speziell ausgerüstete Pilatus-Porter für die Waldbrandbekämpfung zur Verfügung. 1974 wurde der erste Schritt zur Katastrophenhilfe im Ausland gewagt (Sahel-Zone und 1976 Oberitalien). Die ersten vier Pilotinnen – vorerst noch im Lufttransport eingesetzt – wurden 1995 brevetiert.

1999 transportiert die Schweizer Luftwaffe mit Super Puma Hilfsgüter für das UNO-Flüchtlingshilfswerk in Albanien, 2005 leistete sie nach der Überschwemmungskatastrophe auf Sumatra erstmals Hilfe «auf der anderen Seite des Erdballs». Schon zur Routine geworden sind die Einsätze zugunsten der Bündner Kantonspolizei am jährlichen World Economic Forum in Davos. Zusammen mit Frankreichs Armée de l'air schützte die Schweizer Luftwaffe 2003 während des G8-Gipfels den Luftraum über Evian. Alle diese Einsätze stellen hohe Anforderungen an Planung, Zusammenarbeit, Logistik und Übermittlung. Verfahren und «Funktionieren» der Luftwaffe können so in der Praxis überprüft werden.

Anfang der 70er-Jahre wurde nach Übungsstandorten im Ausland gesucht. 1977 nahmen schweizerische Kampfflugzeuge zum ersten Mal an Schiessversuchen in Vidsel (S) teil. 1978 startete die für die Expo-64 gegründete «Patrouille Suisse» mit Hunter-Flugzeugen zum ersten Auslandsauftritt in Salon-de-Provence (F). Ab 1985 konnten Schweizer Militärpiloten ein Luftkampftraining in tieferen Flughöhen von Sardinien aus durchführen. Später wurde regelmässig von England aus über der Nordsee geflogen, heute werden vorwiegend Trainingsräume in Skandinavien genutzt.

Den Grundstein für den Austausch mit befreundeten Ländern legte in den 80er-Jahren das Proto-

cole d'accord mit Frankreich für die Pilotenausbildung. Es folgten weitere Abkommen mit zahlreichen ausländischen Streitkräften. Seit 1996 ist der Kommandant Luftwaffe Mitglied der European Air Chiefs Conference (EURAC).

Die Luftwaffe wird immer wieder zum politischen Spielball. Keine andere Waffengattung löst so viele Emotionen aus. Bekanntestes Beispiel ist wohl die Volksinitiative, die im Juni 1993 den Kauf von 34 F/A-18-Kampfflugzeugen verhindern wollte. Das Volk hat sich aber für seine Luftwaffe entschieden.

Die Gegenwart steht im Zeichen des quantitativen Abbaus und der qualitativen Optimierung. Ende 1998 wurde die Mirage-III-Flotte aufgegeben, Ende 2002 folgten die Jet-Schulflugzeuge Hawk, Ende 2003 die Mirage-Aufklärer. Ausgebaut wurde dagegen die Transportkapazität: 12 Helikopter Cougar ergänzen die vorhandene Super Puma-Flotte. Die Helikopter vom Typ Alouette III werden ab 2008 nach über 40 Jahren durch 20 moderne Eurocopter EC635 abgelöst. Die neu konzipierte Pilotenausbildung trägt den erhöhten Ansprüchen Rechnung; es werden grundsätzlich keine Milizpiloten mehr ausgebildet. Ab 2008 steht für die Schulung das moderne Propellerflugzeug PC-21 zur Verfügung. Neu geschaffen wurde ein Drohnengeschwader, das die taktische Aufklärung sicherstellt. ◀

### Die Kommandanten seit 1936

▶ Hans Bandi	14.10.1936 – 31.12.1943
▶ Fritz Rihner	01.01.1944 – 31.12.1952
▶ Etienne Primault	01.01.1953 – 11.10.1964
▶ Eugen Studer	01.01.1965 – 30.06.1973
▶ Kurt Bolliger	01.07.1973 – 31.12.1980
▶ Arthur Moll	01.01.1981 – 31.12.1983
▶ Ernst Wyler	01.01.1984 – 31.12.1986
▶ Walter Dürig	01.01.1987 – 31.12.1989
▶ Werner Jung	01.01.1990 – 06.03.1992
▶ Fernand Carrel	16.03.1992 – 31.12.1999
▶ Hansruedi Fehrlin	01.01.2000 – 31.12.2005
▶ Walter Knutti	01.01.2006 – 20.06.2008
▶ Markus Gygas	21.06.2008 – (bis 28.02.2009 a.i.)

## Flieger Flab Museum Dübendorf



Das offizielle Museum der Luftwaffe zeigt Flugzeuge von 1914 bis zum Mirage-Jet, Mittel der Fliegerabwehr, Radars, Funkanlagen, Waffen und Instrumente aller Generationen. Dazu präsentiert die Luftwaffe im Obergeschoss ihre neusten Filme, umrahmt von einer attraktiven Präsentation der aktuellen Mittel. Wer live in die Luft will, kann ab Dübendorf einen Flug mit der legendären, dreimotorigen Junkers Ju 52 absolvieren.

Details unter [www.airforcecenter.ch](http://www.airforcecenter.ch)

## Musée «Clin d'Ailes» Payerne



Das Museum konzentriert sich auf die Jets der Luftwaffe, vom Vampire bis zur Mirage und ihrem funktionstüchtig aufgebauten Simulator. Der Schweizer Astronaut und Militärpilot Claude Nicollier zeigt Bilder und Erinnerungsstücke seiner Raumfahrtmissionen. Ehemalige Militärpiloten erteilen Auskünfte und führen Gruppen.

Details unter [www.clindailes.ch](http://www.clindailes.ch)

## Bloodhound-Museum Menzingen ZG



Dank der militärhistorischen Stiftung des Kantons Zug kann von April bis Oktober die ehemals geheime Stellung des Boden-Luft-Lenkwaffensystems Bloodhound nach Voranmeldung besichtigt werden.

Details unter [www.mhsz.ch](http://www.mhsz.ch)

