

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Band: 170 (2004)

Heft: 9

Artikel: Die ASMZ im Gespräch mit dem Kommandanten der Luftwaffe :
Korpskommandant Hansruedi Fehrlin

Autor: Hansruedi Fehrlin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-69272>

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: 18.10.2024

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

... dem Kommandanten der Luftwaffe

Korpskommandant Hansruedi Fehrlin



Die «neue» Luftwaffe ist seit mehr als einem halben Jahr Tatsache. Welches sind Ihre wichtigsten positiven und negativen Feststellungen im Sinne einer Zwischenbilanz?

Da die Luftwaffe schon früher eine eigentliche Teilstreitkraft war, hat sich in den Strukturen und Verfahren nicht sehr viel geändert. Zur positiven Bilanz gehört jedoch die markante Verbesserung der Ausbildung in den Schulen und Lehrgängen, was auch zu einer besseren Grundstimmung bei den Dienst Leistenden führt. Allerdings muss hier gleich angefügt werden, dass die Durchhaltefähigkeit mit dem heute zur Verfügung stehenden militärischen Berufspersonal (Instruktoren und Zeitmilitär) nur kurzfristig sichergestellt ist; eine Erhöhung der Stellenkontingente ist zwingend. Als weitere Schwachstelle muss die Personaladministration der Milizangehörigen erwähnt werden; das Aufgebotswesen und die Dispensationsverfahren sind zwingend zu verbessern.

Sie sind nun etwas mehr als 4 1/2 Jahre als Kdt Luftwaffe im Amt. Was hat sich für Sie in dieser Zeit am meisten verändert?

Der immer kürzer werdende Planungsrhythmus im Bereich der Verzichtplanung. Kaum hat man eine Planung aufgrund der finanziellen Vorgaben abgeschlossen, muss man sich infolge noch weiter gehender Sparmassnahmen auf neue Szenarien von Abbaumassnahmen einstellen. Damit sind schlussendlich auch Entlassungen möglich,

und das macht den Entscheidungsprozess sehr schwierig.

Welches sind die wichtigsten materiellen Ausbaubedürfnisse in den nächsten 5 Jahren?

Im Vordergrund steht die Ablösung des bald 30-jährigen TIGER-Kampfflugzeugs F-5. Für die Sicherstellung des Luftpolizeidienstes im Rahmen der Wahrung der Lufthoheit, die permanent über 24 Std/7 Tage durchgeführt werden soll, sind wir zwingend auf 66 Kampfflugzeuge angewiesen. Im Weiteren müssen wir die SUPER PUMA-Flotte derart modifizieren, dass wir sie über weitere 20 Jahre einsetzen können. Für die Ausbildung der Helikopterpiloten muss die Alouette III – mehr als 40 Jahre im Einsatz bei der Luftwaffe – durch ein neues ersetzt werden. Und zu guter Letzt muss für die Grundausbildung aller Piloten ein Teil der PC-7-Flotte auf den neuesten technischen Stand entsprechend den heute gültigen Anforderungen gebracht werden.

SKYGUIDE ist zuständig für die zivile und die militärische Flugsicherung. Hat sich diese Zusammenlegung aus Ihrer Sicht bewährt? Gibt es noch Schwachstellen?

Ja, es gibt noch Schwachstellen, vor allem in der Zusammenführung der beiden Kulturen «SKYGUIDE» und «Luftwaffe». Doch die Probleme sind bekannt – haben im Übrigen keine Sicherheitsrelevanz – und wir sind gemeinsam daran, diese zu lösen.

Welchen Stellenwert haben für Sie die Trainingsmöglichkeiten der Luftwaffe im Ausland?

Ohne Trainingsmöglichkeiten im Ausland wäre eine glaubwürdige Sicherstellung der Einsatzbereitschaft gar nicht mehr möglich. Einschränkungen beim Training von Nacht-, Tief- und Überschallflügen, wie sie in der Schweiz angewendet werden, lassen keine effiziente und effektive Ausbildung mehr zu.

Die Pilotenausbildung wurde völlig neu konzipiert. Wie sind die ersten Erfahrungen? Gibt es genügend qualifizierten Pilotennachwuchs?

Der erste Jahrgang dieser 3 1/2-jährigen Ausbildung unserer Berufsmilitärpiloten ist noch nicht abgeschlossen, deshalb ist eine Beurteilung zum heutigen Zeitpunkt noch sehr schwierig. Zum Pilotennachwuchs ist festzuhalten, dass wir heute massiv weniger Interessenten haben als noch vor einigen Jahren. Doch die jungen Menschen, die die Selektionsverfahren bestehen, sind motiviert und engagiert.

Die Fliegerabwehr musste in den letzten Jahren quantitativ massiv reduziert werden. Wie sehen Sie die Rolle der Fliegerabwehr in einer etwas fernerer Zukunft?

Die Fliegerabwehr wird in der Auftrags-erfüllung «Schutz des Luftraumes» nach wie vor ihre Bedeutung behalten. Für den Schutz von wichtigen Objekten und Räumen stehen uns die modernen Systeme wie STINGER (Einmannlenkwaffe), RAPIER und 35-mm-Kanonenflak zur Verfügung. Auf die Beschaffung eines Nachfolgesystems des BL-64 «BLOOD-HOUND» muss aufgrund der finanziellen Situation verzichtet werden.

Was raten Sie jungen Menschen heute: Warum soll er (sie) sich in die Luftwaffe einteilen lassen? Warum soll er (sie) sich um eine Stelle in der Luftwaffe bewerben?

Die Luftwaffe verfügt über moderne, ja modernste Systeme für die Erfüllung ihrer Aufgaben. Damit sind wir auch in der Lage, jedem Milizsoldaten eine interessante Ausbildung zu vermitteln und in den Wiederholungskursen einen herausfordernden Einsatz bieten zu können. Dasselbe gilt auch für das Berufspersonal, und zudem hat die Luftwaffe eine sichere Zukunft! ■

Neues vom PC-21

Die Pilatus Flugzeugwerke haben am 30. April 2002 ihr neues Produkt, das militärische Schulflugzeug PC-21, der Öffentlichkeit vorgestellt. Vom PC-21 hängt ganz entscheidend die Zukunft des einzigen Flugzeugbauers in der Schweiz ab. Mit dem PC-21 hofft Pilatus, die Erfolgsgeschichte seiner beiden Trainingsflugzeuge PC-7 und PC-9 fortsetzen zu können.

Der Erstflug des PC-21, S/N 01 HB-HZA, erfolgte am 1. Juli 2002. Bis jetzt wurden über 400 Stunden – ohne besondere Vorkommnisse – gemäss Programm geflogen.

Der erste PC-21 hat nach nur zehn Gesamtflugstunden am International Air Tattoo in Fairford UK im Juli 2002 und gleich anschliessend an der Farnborough International Air Show teilgenommen. Der zweite

grosse öffentliche Auftritt erfolgte am International Air Tattoo in Fairford UK im Juli 2003. Dieses Jahr war der PC-21 am International Air Tattoo in Fairford UK vom 16. – 18. Juli 2004 und gleich anschliessend an der Farnborough International Air Show bis 26. Juli 2004 zu sehen.

Der zweite PC-21, die S/N 02 HB-HZB führte ihren Erstflug am 7. Juni 2004, mit 80 Minuten Flugdauer, durch.

Auch dieses Flugzeug nahm am International Air Tattoo in Fairford UK vom 16.–18. Juli 2004 teil.

Beide Flugzeuge werden an der AIR 04 in Payerne zu besichtigen sein. Das Flugzeug wird dabei auch in der Luft vorgeführt.

Brigadier a D Rudolf Läubli,
Redaktor ASMZ