

# Auslandstraining der Luftwaffe

Autor(en): **Studer, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **181 (2015)**

Heft 10

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-583244>

## **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.

# Auslandstraining der Luftwaffe

**Seit 1965 drei Hunter zu Übungseinsätzen nach Kalmar in Schweden flogen, nutzt die Schweizer Luftwaffe die von ausländischen Luftwaffen angebotenen Trainingsmöglichkeiten. Nur dank der ausgewählten Nutzung dieser Trainingsmöglichkeiten im Ausland verfügen die Schweizer Militärpiloten über einen mit den führenden Luftwaffen der Welt vergleichbaren Trainingsstand.**

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Eine etwas unpräzise Medieninformation, schlecht recherchierte und polemische Medienberichte sowie aufgeschreckte Politiker haben kürzlich einen veritablen Sturm im Wasserglas entfacht und den Eindruck erweckt, die Luftwaffe würde mit ihrem Auslandstraining etwas Gefährliches und die Neutralität Gefährdendes unternehmen. Einsätze oder Trainings im Ausland haben zwar eine fast hundertjährige Tradition in der Schweizer Armee, seit jeher sind sie aber auch Gegenstand einer bisweilen dogmatischen oder ideologisch gefärbten, stets aber hoch emotionalen Diskussion. Kaum jemand erinnert sich wohl noch daran, dass 1919 bewaffnete Schweizer Soldaten, die sogenannte

«Schweizerische Handels-Escorte» mehrere Eisenbahntransporte der Schweizer Exportindustrie nach Osteuropa begleiteten und sich dabei nicht scheuten, auch von der Schusswaffe Gebrauch zu machen oder aufspringende Zivilisten vom fahrenden Zug zu werfen. Nach intensiven Diskussionen verfügte das Politische Departement schliesslich 1920, die Züge seien von zivilen Wachmannschaften zu begleiten.

## «Insel-dasein» verhindert effektive Luftverteidigung

Auch das Auslandstraining der Luftwaffe wurde seit jeher von eidgenössischen Parlamentariern jeglicher Couleur kritisiert und hinterfragt. Ihre mangelnde Sachkenntnis verhinderte die Einsicht, dass ein oktroyiertes «Insel-dasein» für die Luftwaffe ein schier unlösbares Problem

wäre. Ohne genaue Kenntnis der technischen und operationellen Möglichkeiten ausländischer Luftwaffen ist eine effektive Luftverteidigung ein Ding der Unmöglichkeit. Eigentlich weiss die Armee dies bereits seit fast hundert Jahren, wurden doch alleine zwischen 1920 und 1949 insgesamt 185 Offiziere zu drei Wochen oder länger dauernden Studienaufenthalten ins Ausland abkommandiert. Einer dieser Offiziere war Major Walo Hörning, welcher 1946/47 für sechs Monate in den USA weilte, um die Ausbildung von Jet-Piloten in der US-Luftwaffe zu studieren. Seine Erkenntnisse kamen nachfolgend den ersten auf DH-100 Vampire umschulenden Militärpiloten zu Gute. In den Achtzigerjahren fanden pro Jahr etwa hundert Auslandsreisen von Angehörigen der Fliegertruppe ins Ausland statt, welche sich mit der Ausbildung und dem Training von Militärpiloten befassten.

## Luftwaffe trainiert seit fünfzig Jahren im Ausland

Bereits 1965 flogen drei Hunter Kampfflugzeuge für Trainingseinsätze nach Schweden und 1967 führten zwei Mirage III in Frankreich Bomben- und Lenkwaffenversuche durch. Die Zusammenarbeit mit der französischen Luftwaffe wurde intensiviert, es fanden regelmässige Besuche zwischen französischen und Schweizer Militärpiloten statt. Auch Schweden blieb auf der Interessenliste der Luftwaffe, seit 1977 flogen verschiedentlich Kampfflugzeuge und auch Helikopter der Luftwaffe nach Vidsele, um dort verschiedene Schiessversuche mit scharfen Lenkwaffen oder mit dem Selbstschutzsystem ISSYS des Cougars durchzuführen. In den Achtziger- und Neunzigerjahren besuchte ein schwedisches Saab Lansen Kampfflugzeug die Schweiz, um mit seinem Trainings-Störsender die Schweizer Piloten zu beüben.

Nach den Erkenntnissen aus dem Sechstage- und dem Yom-Kippur-Krieg und mit

Auslandabkommandierungen Schweizer Offiziere 1920–1949. Bild: DoDiS

### Zusammenfassung:

Die vorgenannten Offiziere sind durch das Eidg. Militärdepartement ländersweise wie folgt abkommandiert worden:

<u>Land:</u>	<u>Die Abkommandierungen erfolgten in den Jahren:</u>	<u>Anzahl Offiziere:</u>
Frankreich	1920 - 1949	75
Deutschland	1929 - 1939	36
USA	1946 - 1949	15
Schweden	1921 - 1948	11
England	1938 - 1949	10
Italien	1930 - 1939	9
Ungarn	1942	5
Finnland	1942 - 1943	2
Belgien 1934, Oesterreich 1933, Tschechoslowakei 1937, je 1		3
2 Missionen an die Front, 1945		19
<u>In den Jahren 1920 - 1949 wurden zu 3 Wochen und länger dauernden Studienaufenthalten ins Ausland abkommandiert</u>		<u>Total: 185 Offiziere.</u>



Gemeinsamer Rückflug vom Dissimilar Air Combat (DACT). Bild: VBS-DDPS

der Beschaffung des F-5 Tiger wurde der Fokus besonders auf das Pilotentraining gelegt. Amerikanische Piloten einer Aggressorstaffel, welche mit F-5 Tiger die sowjetischen MiG-21 simulierten, und israelische Mirage-Piloten flogen Ende der Siebzigerjahre auf Schweizer Doppelsitzer-Kampfflugzeugen und bildeten unsere Piloten im Sichtluftkampf, dem sogenannten *dogfight*, aus. Parallel dazu wurden mehrmals Schweizer Militärpiloten in der *Fighter Weapon School* der USAF zum Luftkampflehrer auf F-5 Tiger ausgebildet.

### Abklärungen der Geschäftsprüfungsdelegation

Im Nachgang der durch die israelischen Mirage-Piloten erhaltenen Erkenntnisse, führte die Dienststelle Luftkampf (DLK) 1983 eine Analyse über den Einsatz des Mirage IIIS durch, in welcher sie die eigenen technischen und taktischen Möglichkeiten mit denjenigen eines eventuellen Gegners verglich, um den Einsatz des Mirage zu optimieren. Auf der Suche nach weiteren Informationsquellen über die Taktik potentieller Gegner unserer Mirage geriet auch Südafrika in den Fokus der DLK. Über bestehende nachrichtendienstliche Kanäle wurden Kontakte hergestellt und 1983 und 1986 fanden zwei Besuche von Schweizer Militärpiloten in Südafrika statt. Ein erster Gegenbesuch von südafrikanischen Piloten erfolgte 1984, der zweite folgte nach ersten politischen Diskussionen erst 1988. Auf Grund eines Zeitungsartikels und weiterer politischer Diskussionen befasste sich



Schweizer F-5E Tiger während der ersten NORKA über der Nordsee.

Bild: ASMZ

die Geschäftsprüfungsdelegation (GPDel) des Nationalrates mit der Angelegenheit und kam unter anderem zum Schluss, dass der Pilotenaustausch mit Südafrika 1983–1988 einem militärischen Bedürfnis entsprach und einen Erfahrungsaustausch unter Truppengattungen bildete, dessen Wert für unsere Luftwaffe als hoch eingeschätzt werden dürfe. Zudem habe die Schweiz damit weder Neutralitätsrecht noch andere völkerrechtliche Verpflichtungen verletzt.

### Überschall-Luftkampf über dem Mittelmeer und der Nordsee

Anfang der Achtzigerjahre wurde im Mittelmeer vor Sardinien eine der ersten Installationen zur Aufzeichnung und Auswertung von Luftkampfübungen eingerichtet. Das Interesse der Flugwaffe – so der damalige Name der Schweizer Luftwaffe – war gross, bisher wurden die Luftkampfübungen meistens auf Grund der besseren Argumentation im *debriefing*, also der Flugnachbesprechung, und nicht auf Grund der tatsächlichen Fakten entschieden. Zudem erlaubte das Übungsgelände über dem Meer auch den Flug im Überschallbereich in geringen Höhen, was in der Schweiz unmöglich war. Eine erste

Gruppe Mirage- und Tiger-Piloten flog mit ihren Flugzeugen 1985 nach Decimomannu und kam mit wertvollen Erkenntnissen von der ersten SAKA (Sardinien Kampagne) zurück, auch wenn damals ein Training gegen Flugzeuge anderer Nationen noch strikte verboten war.

Der technische Zustand dieser Anlage und andere Einschränkungen bewogen die Flugwaffe 1990, eine Alternative zu suchen. Sie wurden in England über der Nordsee fündig, die Nordsee Kampagne

(NORKA) war geboren. Nach der Wahl der F/A-18 Hornet als Mirage-Ersatz stellten die Piloten den Antrag, gegen die in Europa stationierten, kanadischen Hornet trainieren zu dürfen. Dieser Antrag wurde bewilligt, aber schon ein Jahr später wurden die kanadischen Fliegerstaffeln aus Europa abgezogen. Ein neuer Antrag, gegen Flugzeuge der Royal Air Force (RAF) trainieren zu dürfen,

wurde ebenfalls bewilligt und bildete den Auftakt für eine Anzahl zwischenstaatlicher Abkommen mit verschiedenen europäischen Nationen und mit den USA.

Bis ins Jahr 2001 nahmen Schweizer Kampfflugzeuge an der von der Luftwaffe initialisierten NORKA teil. Dort wurden primär junge Piloten im DACT (*Dissimilar Air Combat Training*), also im Luftkampf gegen gegnerische Flugzeuge mit unterschiedlichen Flug- und Kampfleistungen, geschult. Von 1999 bis 2004 nahmen zudem Schweizer F/A-18 an der multinationalen Luftverteidigungsübung NOMAD (*North Sea ACMI Organized Multinational Air Defence*) teil. Dort trainierten sie zusammen mit befreundeten Luftwaffen die durch die technische und taktische Entwicklung dauernden Änderungen unterworfenen Einsatzverfahren in der modernen Luftkriegführung.

Seit kurzem ist die Schweizer Luftwaffe zum *Tactical Leadership Programme* (TLP) zugelassen. Dieser Kurs mit anspruchsvollen theoretischen und fliegerischen Lehrgängen entspricht sozusagen der Meisterprüfung für Militärpiloten. Dort erreichen die Teilnehmer den höchsten Grad an Fachkompetenz im Luftkrieg, die Zulassung zum Führen einer COMAO (*Composite Air Operation*), also eines kom-

**FDP**  
Die Liberalen

18. Oktober 2015  
Nationalratswahlen  
Kanton Aargau

2x auf  
jede Liste



LISTE  
3

## Thierry Burkart Baden

Weil Sicherheit ihren Preis hat!

Damit die Schweiz eigenständig und sicher bleibt  
- setze ich auf Milizprinzip und Wehrpflicht,  
- brauchen wir eine starke Armee als wichtigste  
Versicherung der Schweizer Bevölkerung.

[www.thierry-burkart.ch](http://www.thierry-burkart.ch)



FÜR EINE  
STARKE  
MILIZARMEE

Für den Kanton Aargau in den Nationalrat  
**Marianne Binder-Keller**

[www.marianne-binder-keller.ch](http://www.marianne-binder-keller.ch)



Gemeindepräsidentin  
Hagenbuch

**Therese  
Schläpfer**  
in den Nationalrat  
2x auf Ihre Liste

Denn sie setzt sich in Bern ein für:

- ▶ eine leistungsfähige und einsatzbereite Milizarmee.
- ▶ eine sichere und unabhängige Schweiz.
- ▶ die Eindämmung der ausufernden Sozialindustrie.



[therese-schlaepfer.ch](http://therese-schlaepfer.ch)

Und in den Ständerat:  
Hans-Ueli Vogt

Liste **1** wählen



**FDP**  
Die Liberalen

LISTE  
3



2x auf Ihre Liste

**Urs Hofer** in den Nationalrat  
Militärpilot in der Luftwaffe / Anwalt

[www.urs-hofer.fdp-zh.ch](http://www.urs-hofer.fdp-zh.ch)

Freiheit, Gemeinsinn und Fortschritt

plexen, aus verschiedenen Flugzeugen unterschiedlicher Nationen zusammengewürfelten Verbandes, meistens in Kombination mit einer Luftbetankung. Jeder Unterverband hat spezifische Fähigkeiten und Aufgaben, beispielsweise Aufklärung, Luftverteidigung, Luftangriff oder elektronische Kriegführung, welche es zu einer kampfstarken Einheit zu planen, zu führen und zum Erfolg zu bringen gilt. Dieser Kurs erlaubt es den Schweizer Piloten, in jenen Bereichen der Luftkriegführung, welche die Schweiz nicht selbst abdeckt, Grundlagenkenntnisse zu erarbeiten und diese für die eigene Aufgabe in realistischer Weise zu berücksichtigen.

**Elektronische Kriegführung im grossen Stil und Nachtflug am Polarkreis**

Seit 2001 beteiligt sich die Luftwaffe an der von Deutschland organisierten Übung ELITE (*Electronic Warfare Live Training Exercise*), welche heute JAWTEX (*Joint Air Warfare Tactical Exercise*) genannt wird. Im Gegensatz zur reinen EKF-Übung ELITE, ist das Übungslayout von JAWTEX viel breiter ausgelegt. Dennoch stellt die elektronische Kriegführung weiterhin einen wichtigen Bestandteil dar. Neu nehmen nicht nur Fliegerabwehr- und Luftverbände teil, sondern auch die Marine und das Heer mit Kampf- und Artillerieverbänden. An dieser multinationalen Übung haben Schweizer Jet- und Helikopterpiloten und auch Angehörige der Fliegerabwehr die Gelegenheit, in einem realistischen Umfeld gezielt bestimmte Übungsanlagen mit genau definierten Emittern von Flugzeug- und/oder Fliegerabwehrsystemen zu trainieren. Auf diese Weise können die eigenen Einsatzverfahren und die Wirksamkeit der elektronischen Abwehrsysteme überprüft und verbessert werden. Das weitläufige Übungsgelände erlaubt zudem den Tiefflug von Jets bis auf 100 Meter über Grund und von Helikoptern bis auf 15 Meter über Grund, was in der Schweiz nicht erlaubt ist oder sehr selten geübt werden kann. Die Bundeswehr legt grossen Wert darauf, dass es sich dabei nicht um eine NATO-Übung handelt, sondern um eine Kampagne der Bundeswehr mit internationaler Beteiligung. JAWTEX 2014 war beispielsweise für die Bundeswehr die wichtigste Truppenübung und erhielt daher entsprechend mediale Beachtung, auch in der Schweiz.

Die in der Schweiz herrschenden Einschränkungen bezüglich Nachtflug veranlasste die Luftwaffe seit 1998, mit ihren Jets in den hohen Norden zu fliegen, wo die Nächte im Winter bereits um halb vier beginnen und wo bis fast um Mitternacht geflogen werden kann. Die im norwegischen Ørland stationierten Schweizer Piloten können zudem von Trainingsräumen profitieren, welche doppelt so gross sind wie die ganze Schweiz und sich nach Norden bis über den Polarkreis hinaus erstrecken. Diese Nachtflugkampagnen erlauben eine ununterbrochene, aufbauende Nachtflugausbildung für junge Piloten, welche ihnen in der Schweiz beim Konferenzschutz und in Zukunft auch beim Luftpolizeidienst mit Einsatzmitteln (LP24) rund um die Uhr zu Gute kommt.

**Der Sturm im Wasserglas erweist sich als Kalter Kaffee**

«Gefahr für die Neutralität» oder «kaum zu kalkulierendes Eskalationsrisiko» bei «Kriegsspielen im hohen Norden» konnte man im Mai dieses Jahres im Zusammenhang mit dem Auslandstraining der Luftwaffe dem Schweizer Blätterwald entnehmen. Flugs stiessen einige Politiker ins selbe Horn, und verkündeten, das VBS zeige «mangelndes sicherheitspolitisches Feingefühl», «die Schweiz habe an solchen Übungen nichts verloren» und solle «mehr Zurückhaltung gegenüber der NATO» zeigen, ja gar «deplatziertes Säbelrasseln» wurde geortet. Fast hätte man meinen können, die Luftwaffe sei der NATO beigetreten und beteilige sich am neu entflammten Wettrüsten zwischen Ost und West.

Schon bald musste man jedoch feststellen, dass dem mitnichten so war, dass es sich weder um eine NATO-Übung handelte noch fand sie in der von verschiedenen Nationen beanspruchten Arktis statt, wie das ihr Name *Arctic Challenge Exercise* (ACE) suggerieren könnte. Es handelte sich um eine internationale Luftverteidigungsübung, zu welcher Schweden, Finnland und Norwegen die Schweiz im Rahmen der *Nordic Defense Cooperation* eingeladen hatte. Eine Einladung, welche die Luftwaffe seit 2003, als die Übung noch *Nordic Air Meet* hiess, immer wieder erhalten hat. Während es zu dieser Zeit vor allem um die Erweiterung der Interoperabilität der bis dahin mit Auslandstraining zurückhaltenden schwedischen und finnischen Luftwaffen ging, wandelte sich die Übung zu einer komplexen multinationalen

COMAO, in welcher die Schweizer Piloten das im TLP Gelernte in der Praxis erfolgreich anwenden konnten.

**Ohne Auslandstraining massive Lücken im Einsatz**

Seit fünfzig Jahren trainiert die Luftwaffe im Ausland und hier konnte nur ein Teil der Auslandaktivitäten der Luftwaffe gestreift werden. Alle seit dieser Zeit geäusserten neutralitäts- und sicherheitspolitischen Bedenken stellten sich bei genauerer Betrachtung jedes Mal als unbegründet heraus. Demgegenüber stellt der Fachmann jedoch fest, dass die Luftwaffenangehörigen durch das Training im multinationalen Umfeld fachlich kompetenter und professioneller geworden sind und im Ausland durchwegs als gern gesehener Gast und als würdiger und anerkannter Trainings-Gegner wahrgenommen werden. Ohne sich in der Champions League der europäischen Luftwaffen messen und beweisen zu können, wäre die Luftwaffe ein Verband in einem abgeschlossenen Kokon, dem fundiertes Wissen über mögliche Gegner und Vergleichswerte des eigenen Vermögens fehlten. Dieses *benchmarking*, also der direkte Ver-



Visuelle Identifikation am norwegischen Nachthimmel. Bild: VBS-DDPS

gleich mit anderen Nationen, erzielt zudem durchaus eine dissuasive Wirkung. Ohne Kontakte zum Ausland müsste die Schweiz einen immensen Aufwand betreiben, um Kenntnisse über mögliche Gegner selbst zu beschaffen. In multinationalen Übungen können einige dieser Informationen während Einsatzplanungen, Flugnachbesprechungen und Gesprächen tröpfchenweise zusammengetragen und verdichtet werden. Wie sagte doch schon der Stratege Sun Tsu «Wenn Du den Gegner kennst und Dich selbst, brauchst Du den Ausgang der Schlacht nicht zu fürchten.» ■