



## Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

### 50 Jahre AVIA-Flieger

#### Auszug aus einem Separatdruck der «Aero-Revue» Nr. 8/1975

(Siehe auch Dokument 1940\_06\_08\_Luftkämpfe\_Bericht\_Hörning)

#### Kurzgeschichte der AVIA-Flieger

Die heutige AVIA ging aus der Gesellschaft der Schweiz. Militärflieger (GSM) hervor, deren letzter Präsident der damalige Hptm C. Wuhmann war und der auch die fliegenden Unteroffiziere angehörten.

Einige Daten aus der Geschichte der AVIA:

##### 1. August 1925:

Gründung der AVIA, Gesellschaft der Offiziere der Fl. Trp. und der Offiziere mit Fliegerpilotenbrevet im Hotel Baur au Lac in Zürich.

Die Gründungsversammlung fand unter dem Vorsitz von Major Nabholz von Grabow statt. In der neuen Gesellschaft waren nur noch die fliegenden Offiziere (Piloten und Beobachter) vertreten. Die Statuten setzten Sinn und Zweck der AVIA wie folgt fest:

- Die Mitglieder sollen sich in enger, treuer Kameradschaft zusammenfinden, mit dem einen Ziel im Auge: das Beste für unser Land zu wollen.
- Einer für alle und alle für einen füreinander einzustehen,
- mit dem Bestreben, tüchtige Offiziere, tüchtige Flieger und rechte Menschen zu sein,
- in ernster Arbeit neben geselliger Kameradschaft die Fliegerwaffe als

das zu betrachten, was sie sein will: Eine Elitegruppe.

- Die AVIA will die Ziele, die sich der Aero-Club, der Neuzeit entsprechend erstrebt, mit all ihrem Wissen und Können unterstützen, die jungen Flieger in ihrer Begeisterung für unsere Waffe und der fliegerischen Tätigkeit mit Rat und Tat zur Seite stehen.
- Die AVIA wird bestrebt sein, unserer obersten Behörde eine immer wertvolle Instanz zu sein, auf deren tatkräftige Unterstützung sie stets zählen kann, wenn es um die Förderung unserer Militäraviatik im besonderen und unserer Zivilaviatik im allgemeinen handelt.

Die AVIA war damals eine Sektion des Schweizerischen Aero-Clubs. An der Gründungsversammlung wurde zudem beschlossen, dass die Städte Bern, Lausanne und Basel AVIA-Ortsgruppen bilden sollen, welche zugleich Sektionen der entsprechenden AeCS-Sektionen wurden. Später kamen die Ortsgruppen Luzern und Genf hinzu. Die Ortsgruppen waren selbständig; deren Präsidenten in den Vorstand der Schweizerischen AVIA delegiert. Im gleichen Jahr wurde die neue «Aero-

Revue», schweizerische Monatsschrift der Luftfahrt, ins Leben gerufen.

##### Herbst 1925:

Erste grosse AVIA-Veranstaltung: Militärluftflugkonkurrenz in Dübendorf und Stafettenflug in Thun. Mitgliederbestand Ende 1925: 174.

##### 20. März 1926:

1. ordentliche Generalversammlung in Bern Hotel Bellevue Palace mit Beschlussfassung zur Durchführung des internationalen Flugmeetings 1927 in Dübendorf.

##### April 1926:

Erste Autavia-Konkurrenz, ein Wettbewerb, dessen Austragung die Zusammenarbeit von Auto und Flugzeug bedingt, mit dem Ziel, die sportliche Kameradschaft zwischen Automobilisten und Fliegern zu fördern und zu festigen. Organisation durch ACS und AVIA. Durchführende Sektion: Ortsgruppe Bern.

##### Juni 1927:

Erster Einsatz der Bemühungen um den Aufbau einer Versicherung der Hinterbliebenen von verunglückten Militärfliegern. (Das Sterbegeld für die Angehörigen verunfallter Piloten betrug damals Fr. 250.–!)

##### August 1927:

2. Internationales Flugmeeting in Dübendorf, veranstaltet durch den AeCS und die AVIA. Fliegerasse aus 10 Nationen massen sich in 11 Disziplinen:

#### A. Nationale Wettbewerbe:

1. Stafetten-Wettflug
2. Ziellandungs-Konkurrenz
3. Akrobatik-Konkurrenz
4. Radio-Konkurrenz
5. Photo-Konkurrenz
6. Nationaler Alpenrundflug

#### B. Internationale Wettbewerbe:

1. Cup Chavez-Bider (Alpenrundflug)
2. Cup Echard (Alpenrundflug)
3. Akrobatik-Meisterschaft
4. Geschwindigkeits-Meisterschaft
5. Leichtflugzeug-Wettbewerb

##### November 1927:

Besuch und Vorträge in Dübendorf und Bern durch Herman Göring, letzter Kommandeur des «Richthofen-Jagdgeschwaders».

##### Januar 1928:

Erste Publikation der «Ordre de Bataille» der Fliegertruppe.

##### Herbst 1929:

Rücktrittserklärung des 1. AVIA-Präsidenten Major Nabholz von Grabow Verbunden mit der Feier seines 60. Ge-

burtstages grosses Militärfliegertreffen auf Schloss Hilfikon.

##### Juli 1929:

Gedenkfeier zum 10. Todestage von Oskar Bider in Dübendorf und Einweihung des Denkmals in Bern.

##### Oktober 1929:

Dank der Initiative der AVIA konnte die Landung des Luftschiffes «Graf Zeppelin» in Dübendorf ermöglicht werden.

##### 1932:

3. Internationales Flugmeeting in Dübendorf.

##### 1934:

Erster «Challenge de Tir» in Lausanne und nationales Militär-Flugmeeting in Dübendorf.

##### 1935:

Massgebliche Beteiligung an der Gründung der Pro Aero.

##### 1936:

Anschluss an die Schweiz. Offiziersgesellschaft.

##### 1937:

4. Internationales Flugmeeting in Dübendorf.

##### 1939:

Loslösung vom AeCS.

##### Dezember 1940:

Vertrag mit dem AeCS über die weitere Zusammenarbeit und Zusage an AVIA, mit drei Mitgliedern im Zentralvorstand des AeCS vertreten zu sein.

##### 1941:

Gründung der AVIA-Flieger und Flab, eine Verbindung, die nach 5 Jahren in die 2 selbständigen Gesellschaften AVIA-Flieger und AVIA-Flab übergeführt wurde.

##### 1950:

1. Challenge de Ski in Lenk.

##### 1957:

Erste Meisterschaft der Flugwaffe.

##### 1964:

50 Jahre Fliegertruppe mit Veteranenehrung und Flugzeugausstellung.

##### August 1975:

50jähriges Jubiläum der AVIA-Flieger.

## 50 Jahre AVIA-Flieger



Zu Beginn der zwanziger Jahre schien die unter grossen Opfern seit 1914 aufgebaute schweizerische Fliegertruppe der allgemeinen Abrüstungseuphorie zum Opfer fallen zu müssen. Nach vier Jahren grauenvollen Ringens begrüssten 1919 die Völker Europas die Gründung des Völkerbundes als Garantie für die Aechtung des Krieges auf alle Zeiten. Weite Kreise hielten den Moment für gekommen, Armee und Luftwaffe abzuschaffen und sie durch «den Pakt» zu ersetzen. Besonnene Mahner hatten es schwer; sie galten als unbeherrschbare Militaristen. Es ging damals aber auch um wirtschaftliche Zukunftsfragen: die hohen Investitionen der Siegermächte in das Militärflugwesen, die grosse Zahl ausgebildeter Militärpiloten und einsatzbereiter Militärmaschinen **mussten** fast zwangsläufig einer friedlichen, kommerziell nutzbaren Verwendung zugeführt werden. Allenthalben schossen deshalb Lufttransportgesellschaften wie Pilze aus dem Boden, entstanden Luftpostlinien, getragen und gefördert von den Luftwaffen der Alliierten. blieb die Schweiz untätig, so drohte ihr in Kürze die Ueberflutung durch ausländische Unternehmen. Damit wären ihren Militärpiloten alle Möglichkeiten verbaut worden, ebenfalls im zivilen Luftverkehr Fuss zu fassen und in die sportliche Luftfahrt «umzusteigen». Das wiederum hätte die junge Fliegertruppe eines Teils ihrer Nachwuchs-Schulung beraubt und ihre Attraktivität vielleicht entscheidend gemindert.

Aehnlich wie 1912 durch Privatinitiative mit der «Sammlung zugunsten des Militärflugwesens» die nötigen Gelder zum Ankauf der ersten Militärflugzeuge geüffnet worden waren, bleibt es das Verdienst der ausserdienstlich tätigen «Militärfliegergesellschaft», 1925 durch die «AVIA» abgelöst, die geschilderten Zusammenhänge rechtzeitig erkannt und mitgeholfen zu haben, die drohende Entwicklung abzufangen. Dank den von AVIA und Aero-Club gemeinsam organisierten internationalen Meetings wurde der Gedanke der nationalen Luftfahrt auf militärischem und zivilem Gebiet ins Volk getragen. Die damit geschaffenen unmittelbaren Vergleichsmöglichkeiten boten Anlass zu zahlreichen Petitionen der AVIA für die Verbesserung unserer materiellen Rüstung, eine unerlässliche Rückenstärkung für die ersten Kommandanten der im Aufbau begriffenen Waffe, die damals administrativ als eher ungeliebte «fille naturelle» ein Anhängsel-Dasein verschiedener «etablierter» Dienstabteilungen fristete.

Fünfzig Jahre später stellt sich unserer «AVIA» – wie allen anderen Gesellschaften und Vereinen, die sich der ausserdienstlichen Tätigkeit verschrieben haben – wiederum oder immer noch? – eine ganz ähnlich geartete Aufgabe: Heute zweifelt zwar niemand mehr an der Zukunft der Luftfahrt und an der entscheidenden Rolle der Luftmacht in einem zukünftigen Krieg. Angesichts der stürmischen und unaufhaltsamen Entwicklung der Luft- und Raumfahrt, ihrer engen Wechselwirkungen und bisweilen sehr sprunghaften Fortschritte, beschleicht jedoch einen Teil unserer Zeitgenossen in- und ausserhalb der Armee offensichtlich bisweilen Unsicherheit, ob ein Kleinstaat hier noch mithalten und glaubhaft bleiben könne.

Aehnliche Töne, so darf man erinnern, waren Anfang der fünfziger Jahre aber auch hinsichtlich der Chancen unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft zu vernehmen. Wäre es nach Meinung und Ratschlag einiger Wirtschaftsführer und Politiker der Nachkriegszeit gegangen, so würde unsere Swissair heute bestenfalls Zubringerlinien nach Paris und Frankfurt betreiben.

In der AVIA, deren Sektionen sich aus «reinen» Milizoffizieren, aus Piloten

und übrigen Mitarbeitern der Swissair und anderer Luftverkehrsunternehmen der Schweiz, aber auch aus Berufsoffizieren der Instruktion und des Ueberwachungsgeschwaders rekrutieren, wird jene permanente Diskussion geführt, bei der sich binnenländisches Denken, nüchterne Selbsteinschätzung, kritische Beurteilung des Erreichten, oft wohl auch ein Schuss helvetischer Minderwertigkeitsgefühle und Zukunftsängste an den Eindrücken jener Piloten messen, die täglich im Luftraum und auf den Flughäfen des Ostens und des Westens **unseren** Ausbildungsstand und **unsere** militärischen Fähigkeiten mit den propagandistisch meist wesentlich geschickter drapierten Istzuständen beider Koalitionen vergleichen können.

Wenn sich auch materielle Rückstände als Fazit weder verleugnen noch an den Stammtischen aufholen lassen, so ergibt sich doch aus diesem Abwägen gar mancher Pluspunkt für unsere Seite: Geist, Einsatz, Pflichtbewusstsein, Vielseitigkeit des militärischen Könnens, Praxis der Zusammenarbeit mit der Flab und mit der Erdtruppe anstelle von «splendid isolation». Ideen und Impulse, die in die Staffeln und Kompanien getragen werden: Vorteile der **engagierten** Miliz und ihrer freiwilligen Organisationen wie die AVIA, um die uns viele ausländische Berufsflugwaffen beneiden!

Sprachrohr und Mittler zu sein war von jeher ein ganz besonderes Anliegen der «AVIA» und ihrer Vorläufer. Stets hat sie es auch verstanden, Verständnis und Unterstützung in massgebenden Kreisen der Erdtruppe zu finden. In ihren Mitgliederverzeichnissen und Tätigkeitsberichten finden sich so berühmte Namen wie Oberstkorpskommandant Audéoud, Präsident der Kommission für das Militärflugwesen bis 1917, oder Oberstdivisionär de Diesbach, Kdt der 2. Division, der sich mit anderen rechtzeitig vor Ausbruch des 2. Weltkrieges unermüdlich dafür einsetzte «que la plus grande lacune de notre défense nationale, l'insuffisance de notre aviation de chasse, soit comblée». Wie sehr haben sich doch diese steten Warnungen hellhöriger Heerführer, Politiker und der AVIA im entscheidenden Frühsommer 1940 gerechtfertigt! Dankbar dürfen wir heute feststellen, dass auch unsere derzeitigen Armeekorps-Kommandanten regelmässige Gäste der grossen Veranstaltungen der AVIA, etwa der jährlichen «Meisterschaften der Flugwaffe» sind und damit ausdrücken, wie hoch sie die Wichtig-

keit einer genügenden Luftunterstützung der Erdtruppe einstufen. Seit längerer Zeit haben AVIA-Flieger und AVIA-Flab auch erkannt, dass sich die gemeinsame Aufgabe «Luftverteidigung» auch nur durch **gemeinsame**, koordinierte Anstrengungen lösen lässt: kollektive Veranstaltungen beider Schwester-Gesellschaften dienen nicht nur der fachlichen Weiterbildung, sondern vorab auch dem Auftrage, die Ueberzeugung für den Sinn und die Chancen unserer Landesverteidigung gerade im Zeichen des «atomaren Patts der Grossmächte» zu stärken und zu verbreiten. Die Geschichte der allerneuesten Zeit lehrt, dass ein wehrloser Staat mit Sicherheit überfallen und versklavt, dann aber auch erst recht zu militärischem Frondienst herangezogen wird. Nur das Wehrhafte vermag in unseren unsicheren Zeiten zu überleben. Jene Zuversicht, die zur Nationalspende von 1912, zum Ueberleben der zwanziger Jahre, zur Behauptung unseres Luftraumes im Mai und Juni 1940, zum Aufschwung unserer Zivilluftfahrt nach dem Zagen der ersten Nachkriegsjahre und schliesslich zum Anschluss unserer Flugwaffe an das Ueberschall- und Avionik-Zeitalter geführt hat, ist **mit** in den Sektionen und im Zentralvorstand unserer Gesellschaft geformt und gefestigt worden. Dafür danke ich der AVIA herzlich und wünsche einen guten Start ins zweite halbe Jahrhundert erfolgreicher Tätigkeit im Dienste unserer Landesverteidigung.

Korpskommandant K. Bolliger  
Kommandant der Flieger- und  
Fliegerabwehrtruppen

## Gegenwarts- und Zukunftsprobleme

### Ausbildung heute und morgen

Die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen sind ein Beispiel dafür, dass auch ein grundsätzlich auf Einfachheit ausgeichtetes Volksheer nicht auf komplexe Waffensysteme für die Erfüllung seiner Aufgaben verzichten muss. Die Bedrohung aus der Luft erfolgt durch Spitzenprodukte der militärischen Technik, und es ist leicht einzusehen, dass deren Abwehr – wenn sie mehr als ein passives Erdulden sein soll – nicht durch einfache Mittel erfolgen kann. Diese Beurteilung hat uns so komplexe Führungs-, Waffen- und Ausbildungssysteme gebracht, wie sie unter den Stichworten Florida, Mirage, Bloodhound, Superfledermaus und Florett

bekannt sind. Kein System vergleichbarer Leistung und Komplexität wird irgendwo auf der Welt durch Milizpersonal betrieben. Auch wir stehen bei jeder neuen Beschaffung vor der Frage, ob mit dem verfügbaren Personal und den Ausbildungshilfen eine kriegsgenügende Instruktion am neuen Material in nützlicher Frist möglich ist. Die Erfahrung mit den bereits genannten Systemen hat uns einerseits bewiesen, dass dies grundsätzlich bejaht werden kann; andererseits ist aber auch belegt, dass im Vergleich zu andern Truppengattungen ein grösserer Einsatz von Berufspersonal in der Ausbildung, im Einsatz und im Unterhalt notwendig ist. Die Grundlagen für die Verwendung der Miliz an komplexen Waffensyste-

men werden in den Rekruten- und Kadernschulen unserer Waffengattungen geschaffen. Voraussetzungen für eine erfolgreiche Ausbildung in der gegebenen kurzen Zeit sind die sorgfältige Auswahl des Personals, eine ausgeprägte – wenn auch unerwünschte – Spezialisierung und natürlich ein gut ausgebildeter Lehrkörper mit wirksamen Methoden und Ausbildungshilfen. Die Auswahl unseres Truppennachwuchses bei der Rekrutierung kann heute für die Fliegertruppe als gut und für die Flabtruppe als befriedigend bezeichnet werden. Unsere Truppengattungen sind ja heute nicht mehr die einzigen, welche Anspruch auf hochqualifiziertes Personal stellen. Es ist erfreulich festzustellen, dass ein sehr grosser Teil unserer Rekruten gute berufliche Voraussetzungen für die spezifische militärische Ausbildung mitbringt. Wie anders wäre es möglich,

nach wenigen Wochen Rekrutenschule einen geordneten Flugbetrieb mit Mirage III und Scharfschiessübungen mit radargesteuerten Flabkanonen durchzuführen, um nur die auffälligsten Tätigkeiten zu erwähnen. Auf vielen andern Gebieten des Einsatzes, der Wartung und des Unterhaltes werden ebenso gute, wenn vielleicht auch weniger spektakuläre Resultate erzielt. Militärische Ausbildung ist in unseren Verhältnissen ein Geben und Nehmen. So stellen wir fest, dass die Ausbildung unserer Mechaniker auf dem Gebiet der militärischen Elektronik, aber auch die Kadenschulung aller Grade durchaus als Erweiterung der beruflichen Kenntnisse und Entwicklungsmöglichkeiten bewertet wird. Die Rekrutierung des Kadern und der Fachspezialisten ist durch Freiwillige und wo nötig durch einen vertretbaren Aufwand an Ueberzeugungskraft seitens der Instruktoren gesichert. Forderungen wie «der richtige Mann am richtigen Platz» und «volle Ausnützung der zivilen Kenntnisse» werden weitgehend befolgt und werden uns auch in Zukunft die Uebernahme modernsten Kampfgerätes erlauben. Die Spezialisierung nach Material und Funktionen in Verbindung mit der Dreisprachigkeit unserer Truppen stellt grosse Ansprüche an Qualität und Zahl des Lehrkörpers und des Milizkadern unserer Schulen. Der Lehrgang vom Rekruten zum Offizier ist durchgehend geplant, doch ist es mit dem besten Willen nicht möglich, für jeden Spezialisten in allen unseren Schulen einen Lehrplatz zu bieten. Ein grosser Teil der Anwärter steht während der militärischen Kaderlaufbahn auch in der zivilen Weiterbildung. Nach Möglichkeit wird individuellen Wünschen (zum Beispiel Examen, Studienabschlüsse usw.) durch Dienstverschiebungen Rechnung getragen. Dies führt in den folgenden Schulen zu aufwendigen Umschulungen, wenn die ursprüngliche Spezialität in der betreffenden Schule nicht gelehrt wird. In Zukunft muss bei der Zuteilung neuen Materials vermehrt darauf geachtet werden, dass der Föderalismus («jedem Kanton seine Spezialisten») die Ausbildungsprobleme nicht mehr als nötig vermehrt. Rund 200 Instruktoren aller Grade zwischen Feldweibel und Brigadier sind den Flieger- und Flabtruppen zugewiesen. Weniger als zwei Drittel davon stehen für die Ausbildung des Rekruten- und Kadernachwuchses für die annähernd 50 000 Mann FF-Truppen bereit. Im Vergleich zu den übrigen Waffengattungen stellt unser Instruktionkorps

einen grösseren Anteil für die typischen, permanenten Führungsaufgaben der Luftverteidigung zur Verfügung. Neben den Stabsarbeiten für Planung, Beschaffung und Einsatz der Mittel wird viel Personal für die Weiterausbildung des Milizkadern und der Truppe im Wiederholungskurs und in den zahlreichen Spezialkursen verwendet. Bei der Flugwaffe, aber auch bei Florida und Bloodhound ist es seit Jahren selbstverständlich, für zahlreiche Fachgebiete wie Erdkampf, Luftkampf, elektronische Kriegsführung – um nur die wichtigsten zu nennen – Spezialisten in jedem Truppenkurs für die Vertiefung und Ueberprüfung der Ausbildung einzusetzen. In Zukunft soll auch die Kanonenflab vermehrt von Instruktoren-Teams und Ausbildungshilfen profitieren. Die Einsicht in die Notwendigkeit dieses Einsatzes muss bei Instanzen ausserhalb der FF-Truppen noch gefördert werden, damit auch unser Instruktionkorps den Bedürfnissen entsprechend ausgebaut werden kann. Glücklicherweise können aus dem rund 130 Mann starken Ueberwachungsgeschwader dauernd und im Wechsel Teile für Ausbildungs-Aufgaben herbeigezogen werden. Neben der Führungsorganisation profitiert davon hauptsächlich die Flugwaffe.

«L'éducation permanente» wird – wie kaum anderswo – im Instruktionkorps gross geschrieben. Neben der Kaderschulung als Truppenoffizier umfasst sie mehrere Semester an der Abteilung für Militärwissenschaften der ETHZ und für qualifizierte Kandidaten die Generalstabsausbildung und den Aufenthalt an militärischen Schulen im Ausland. Innerhalb der Waffengattung werden zudem zahlreiche Weiterbildungskurse in Menschenführung, Methodik, Elektronik, Einführung in die neuen Kampfmittel und Ausbildungshilfen usw. gegeben. So unentbehrlich diese Anstrengungen sind, so stellen sie doch die für den Einsatz des Lehrpersonals zuständigen Kreisinstruktoren dauernd vor



kaum lösbare Zuteilungsprobleme. Der Wunsch «Ein Instruktor pro Schuleinheit» ist kaum durchgehend zu realisieren. Die Schwierigkeiten würden auf die Dauer verringert, wenn mehr junge Subalternoffiziere mit guter beruflicher oder akademischer Ausbildung und Vorschlag zur Weiterausbildung die Instruktorenlaufbahn ergreifen würden. Diese darf heute sowohl von der Tätigkeit wie von der sozialen Seite her als sehr lohnende Lebensaufgabe gewertet werden.

Ausbildung geschieht zwischen Menschen. Die erste Voraussetzung für den Lernerfolg ist die Bereitschaft der Rekruten und Kader-Anwärter, in der kurzen Ausbildungszeit das Beste zu leisten. Dank der hochstehenden Auswahl des Personals und der interessanten Tätigkeit an modernen Waffensystemen kann der Einsatz in unseren Grundschulen als befriedigend bis gut beurteilt werden. Heute und in der Zukunft liegt die Wirksamkeit unserer Armee nicht nur in der Qualität der Waffensysteme, sondern in der Motivation der heutigen Jugend, sich ihrer im Ernstfall bedienen zu können und zu wollen. In diesem Bereich scheint mir der grösste Anreiz für die Einflussnahme jedes guten Staatsbürgers und unserer Offiziersgesellschaften zu liegen.

Divisionär A. Moll  
Waffenchef FF-Truppen



## Zukunftsprobleme der Fliegertruppe

Aufgaben, Struktur, Organisation und Einsatz der Fliegertruppen haben künftig abgestimmt auf folgenden Grundlagen zu erfolgen:

- Die Sicherheitspolitik im Rahmen unserer Gesamtverteidigung
- Die Weiterentwicklung der Konzeption der militärischen Landesverteidigung im Rahmen des «Leitbildes der Armee in den 80er Jahren».

Diese Grundlagen basieren auf der Beurteilung der gegenwärtigen und künftigen Bedrohung sowie der sich daraus ergebenden Einsatzfälle. Für die Fliegertruppe, gleich wie für die übrigen Armeeteile, ist dabei vom Ist-Zustand ausgehend der Weiterausbau bezüglich Kampfkrafterhaltung und Kampfkraftverstärkung planerisch zu erfassen, abzustimmen und einzuleiten. Diese Planungsaufgaben gliedern sich relativ konkret in mittelfristige Probleme und Massnahmen und in längerfristige Zielvorstellungen.

Eine kurze Analyse des Ist-Zustandes zeigt, dass der gegenwärtige Zustand gekennzeichnet ist durch

- den eingeleiteten sukzessiven Abbau des Bestandes an Venom-Flugzeugen, die vorerst durch die werkrevidierten Hunter, später durch das NKF abgelöst werden,
- die finanziellen Einschränkungen infolge Budgetengpässen in Zeiten rasch steigender Kosten für Betrieb und Unterhalt der Flugwaffe,
- die Aufteilung der Hauptaufgabe «Unterstützung der Erdtruppen» in Feuerunterstützung am Boden und, zusammen mit der Fliegerabwehr, Sicherstellung des Raumschutzes zugunsten unserer mechanisierten Verbände.
- den Nachholbedarf im Bereich der elektronischen Kriegsführung zur Sicherstellung von Einsatzleitung und Kampfführung sowie zur Steigerung der Ueberlebensfähigkeit,
- zunehmend neue Aufgaben für die Helikopterverbände zugunsten der koordinierten Dienste der Gesamtverteidigung, z. B. im Katastropheneinsatz.

Daraus ergeben sich mittelfristig nachstehende Probleme:

Der Abbau der relativ grossen Venom-

Flotte und ihr zahlenmässig nicht vollwertiger Ersatz durch die werkrevidierten Hunter und das NKF ergibt künftig eine kleinere Flugwaffe. Deren Einsatz muss führungsmässig, logistisch und bezüglich Einsatzrendement und in Berücksichtigung neuer Aufgaben, optimiert werden. Dazu gehören Massnahmen, die erlauben, vom bestehenden Schutz- und Einsatzkonzept ausgehend, eine grössere Flexibilität und Verwendungsbreite, eine gesteigerte Wirkung und eine raschere Reaktionsfähigkeit bei allenfalls geringeren Kosten, sicherzustellen.



Zur Erhöhung der Flexibilität tragen bei:

- die Realisierung neuer Projekte zur Optimierung der Einsatzführung,
- die Verminderung der Wetterabhängigkeit,
- die Steigerung der Nachtkampffähigkeit,
- die Verkürzung der Standzeiten am Boden sowie rasche Umrüstmöglichkeiten.

Zur Steigerung der Wirkung tragen, neben den passiven und aktiven Massnahmen im Bereich der elektronischen Kriegsführung und der sicheren Koordination des Flieger/Flab-Einsatzes, folgende Verbesserungen bei:

- rasche Reaktionsmöglichkeiten der Luftkriegsmittel im Neutralitätsschutz sowie Verkürzung der Mobilmachungszeiten zum Schutz des Aufmarsches unserer Armee. In Anbetracht der uns umgebenden grossen Berufsarmeen, die jederzeit praktisch «aus dem Stand» einen Ueberraschungsangriff auslösen können, ist dies eine dringende Notwendigkeit,
- neue Aufklärungs- und Kampfmittel, deren Einsatz ausserhalb der gegnerischen Bodenabwehr oder im extremen Tiefflug möglich sein muss.

Ob diese Postulate erfüllt werden können, hängt weitgehend davon ab, ob die dafür notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stehen und in welcher Dringlichkeit sich die übrigen, ebenfalls dringlichen Ausbau- und Verbesserungsvorhaben der anderen Armeeteile sich präsentieren. Obwohl anteilmässig die Fliegertruppe einen gewichtigen Teil der Rüstungsausgaben beansprucht, ist der Aufwand dank der heutigen und weiterhin berücksichtigten Milizstruktur, die sich auf die Berufsorganisation der AMF abstützt, im Vergleich zum Ausland äusserst gün-

stig. In der langfristigen Planung zeichnen sich heute in Anbetracht der kleiner werdenden Rekrutenjahrgänge in den 80er Jahren Bestandesreduktionen ab. Materiell wird sich die Frage des Ersatzes unserer Abfangmittel und der gegenwärtigen Generation unserer Schul- und Trainingsflugzeuge stellen. Ebenso bedeutungsvoll wird sich die Frage der künftigen luftmobilen Verbände, d.h. der Helikopter für Panzerabwehr stellen. Alle Pläne für die Fliegertruppe haben ausserdem auf die ebenso wichtigen Ausbauvorhaben der Fliegerabwehr Rücksicht zu nehmen. Beim Ausbau unserer Luftkriegsmittel ist sehr darauf zu achten, dass sich die Waffensysteme der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in ihrer Wirkung gegenseitig ergänzen. Von ihnen erwarten Volk und Armee einen entscheidenden Beitrag zur Friedenssicherung, zum Neutralitätsschutz und in der letztlich entscheidenden Kampfführung für unsere Unabhängigkeit.

Divisionär E. Wyler  
Unterstabchef Planung im Stab der Gruppe für Generalstabsdienste