

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 169 (2003)

Heft: 9

Artikel: Schweizer Militärhelikopter im Kosovo

Autor: Müller, Bernhard

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68727>

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: 29.03.2025

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

Schweizer Militärhelikopter im Kosovo

In der Schlussphase des Kosovo-Konflikts entschied der Bundesrat, dass die Schweiz sich an der KFOR beteiligen werde. Er beauftragte die Abteilung Friedenserhaltende Operationen (AFO) des Generalstabes mit den entsprechenden Abklärungen und Vorbereitungsmaßnahmen. Seit bald einem Jahr ist nun die Schweizer Luftwaffe mit einem Super Puma im Echteininsatz im Kosovo. Ein Ende dieser Mission ist noch nicht abzusehen. Verantwortlicher Offizier der Schweizer Luftwaffe ist Oberst i Gst Bernhard Müller. Als Ressortchef des Bereiches «Lufttransport» in der Schweizer Luftwaffe ist er prädestiniert, über diesen Auslandseinsatz in einem Krisengebiet zu berichten. Lä

Bernhard Müller

Ausgangslage

Im Erkundungsteam war auch ein Vertreter der Luftwaffe dabei, um Bedarf und Möglichkeiten hinsichtlich eines Einsatzes von Super Pumas im Kosovo zu beurteilen. Dabei zeigte sich, dass bereits verschiedene Länder Helikopter in grösserer Anzahl im Kosovo zu stationieren beabsichtigten. Die für den Winterbetrieb notwendige Infrastruktur fehlte jedoch weitgehend, ebenso auch klare Bedarfsaussagen der KFOR wie auch der Hilfswerke. So entschied die AFO, im Rahmen des Projektes SWISSCOY eine logistische Einheit aufzustellen, jedoch vorderhand auf den Einsatz von Helikoptern im Kosovo zu verzichten, in den bilateralen Verträgen die Möglichkeit dazu jedoch offen zu lassen.

Im Sommer 2001, unmittelbar nach der Annahme des neuen Militärgesetzes (MG) durch die Stimmberechtigten sowie dem vorläufigen Verzicht des Bundesrates auf die Beschaffung von Transportflugzeugen, erteilte der Kommandant der Luftwaffe den Auftrag, den Einsatz eines Super Pumas ab 2002 im Kosovo abzuklären. Hintergrund zu diesem Auftrag bildeten die im MG enthaltenen neuen Möglichkeiten für friedensfördernde Operationen, inklusive des bewaffneten Einsatzes. Von den studierten Varianten erwies sich in der Folge die Integration in die deutsche gemischte Heeresfliegerabteilung KFOR als effizienteste Lösung.

Die gemischte Heeresfliegerabteilung KFOR (gemHFlgAbt KFOR)

Vor Beginn unseres Einsatzes im Kosovo bestand die deutsche Lufttransportformation aus rund 220 Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten aus den verschiedensten Standorten der deutschen Armee. Während das Abteilungskommando von einem Heeresfliegerregiment für ein Jahr gestellt wird, wechseln die einzelnen Funktionäre in unterschiedlichem Rhythmus (fliegende Besatzungen alle zwei Monate, Techniker

und Stabsmitarbeiter alle drei Monate, Logistiker und Sicherungssoldaten alle sechs Monate). Das Helikopterflugfeld Toplicane wurde 1999 in der Nähe von Prizren mit Zelten und Containern aus dem Nichts errichtet und seither immer wieder verbessert, teilweise auch mit festen Bauten.

Die Einheit erbringt mit ihren vier Sikorsky CH-53 (davon einer ausgerüstet für Such- und Rettungsflüge SAR/MEDEVAC) und den zehn Bell UH-1D (davon zwei ausgerüstet für SAR, davon eine in Mazedonien stationiert) alle notwendigen Transportleistungen für die deutsche Brigade der KFOR. Zusätzlich kann der Kommandant der KFOR auf diese Kapazität für grössere Operationen zurückgreifen. Truppen- und Materialtransporte, Verbindungsflüge und SAR-Bereitschaftsdienst sind somit die hauptsächlichen Einsatzformen, daneben sind auch Spezialflüge wie Feuerlöschen, Transport der Minensuchtrupps sowie VIP-Einsätze vorgesehen. Die Flugaufträge werden durch die Zelle G-3 AIR des Brigadestabes bearbeitet, befohlen und auch koordiniert.



Badge des 6. Deutschen Einsatzkontingents.

Aufbau und Integration des Schweizer Luftwaffendetachementes (LW Det)

Das LW Det besteht aus insgesamt sechs Personen: einem Detachementschef (Chefpilot), zwei Piloten, einem Chefmechaniker (gleichzeitig Kontrolleur) und zwei Mechanikern/Helikopterwart. Sie haben in der Schweiz eine Zusatzausbildung durchlaufen, die sie für den internationalen Einsatz befähigen soll.

Module Kosovo-Ausbildungskurs (KOSAK):

- Neue Gefechtstechnik NGST (Pistole)
- Rules of Engagement (ROE)
- Kenntnis Einsatzland sowie KFOR
- Verhalten bei Minengefahr, Überlebens-training
- Sanitätsdienst
- Stressmanagement sowie Medientraining



Helikopterflugfeld Toplicane.

Fotos: Schweizer Luftwaffe



Super Puma mit Aussenlasten.



- Rechtliche Stellung und Vorschriften/Weisungen im Einsatzland
- Überprüfung des Gelernten in einer Einsatzübung

Die notwendige Infrastruktur mit einem grossen Zelt für die Hangarierung des Helikopters, den Containern für den Arbeitsbereich sowie der Unterkunft wurde bereits vor der Ankunft der Super Puma durch die Spezialisten des BABLW respektive der SWISSCOY errichtet. Damit waren von Beginn weg gute Arbeitsbedingungen für das eingesetzte Personal geschaffen.

Das LW Det ist vollständig in den Bereich der CH-53 integriert. Sämtliche Support- und Logistikleistungen werden durch die gemHFlgAbt KFOR und die SWISSCOY erbracht. Daraus resultiert eine sehr enge Zusammenarbeit in allen Bereichen und somit auch ein grosser Erfahrungsgewinn.

Der Super Puma bringt einen echten Mehrwert für die gemHFlgAbt vor allem in den Bereichen mittlerer Kapazitäten (zirka 15 Passagiere resp. zwei Tonnen Nutzlast) sowie grössere Transportdistanzen. Die Besatzung ist nacht- und gebirgsflugtauglich, was bei den deutschen Besatzungen nur teilweise der Fall ist. Das Instandhaltungskonzept ist auf maximale Einsatzverfügbarkeit ausgelegt, was besondere Aufwendungen beim Ersatzmaterial erforderte sowie die permanente Anwesenheit eines Kontrollleurs in Form des Chefmechanikers.

Seit dem Eintreffen des LW Det am 8. Oktober 2002 bis Mitte 2003 wurden in Toplicane durch die T-319 in 220 Einsätzen insgesamt 325 Flugstunden erbracht und dabei ohne Vorkommnisse rund 2500 Passagiere und 230 Tonnen Material transportiert. Die Einsatzverfügbarkeit lag bei zirka 95% (Vergleichswert CH Gesamtflotte Super Puma: 65%). Ende Juni erfolgte der Austausch gegen T-320, die jetzt bis zirka Frühling 2004 in Toplicane stationiert sein wird.

Die Besonderheiten unserer Zusammenarbeit im Cockpit (Crew resource management) sowie der Instandhaltung haben die Aufmerksamkeit des Kommandeurs der deutschen Heeresfliegerbrigade 3 auf sich gezogen. In der Folge fanden Verhandlungen über eine vertiefte Ausbildungszusammenarbeit statt, und die Interessenfelder wurden definiert. Bei Erscheinen dieses Artikels werden bereits erste Projekte umgesetzt sein.

Lessons learned

Die Auswertung des bisherigen Verlaufs des Einsatzes ergibt folgende wesentlichen Lehren:

1. Sowohl unsere Grundausbildung wie auch die einsatzorientierte Zusatzausbildung haben sich vollumfänglich bewährt.
2. Unsere Besatzungen und die Mechaniker zeichnen sich durch einen im Vergleich sehr hohen Ausbildungs- und Trainingsstand sowie durch eine sehr hohe Flexibilität aus.
3. Mit der einsatzspezifischen Ausrüstung der Besatzung und des Helikopters konnten wertvolle Erfahrungen gemacht werden.
4. Der Super Puma beeindruckt als technisches System durch die überdurchschnittliche Einsatzverfügbarkeit und Leistungsfähigkeit.
5. Die zusätzlich errichtete Infrastruktur in Toplicane ist umfassend und von guter Qualität. Das realisierte Konzept wird somit die Basis für jeglichen zukünftigen Einsatz im Ausland bilden.
6. Im Bereich der Interoperabilität sind weitere Anstrengungen notwendig: Obwohl Englisch als gemeinsame Sprache insbesondere in den Stäben gesetzt ist, erweisen sich zusätzliche Sprachkenntnisse vor allem im Umgang mit Partnernationen von grossem Nutzen.
7. Die personellen Ressourcen genügen knapp zur Aufrechterhaltung der laufenden

Mission. Es könnten jedoch weder ein zweiter Helikopter betrieben noch andere Support- oder Logistikleistungen über längere Zeit erbracht werden. Dies gilt auch für die Mitarbeit in Stäben.

8. Die gesetzlich vorgeschriebene Freiwilligkeit führt zu Teams mit hoher Motivation und daher auch zu effizienter Auftragsbefreiung mit hoher Qualität. Gleichzeitig ist die Freiwilligkeit jedoch eine sehr schwierige Auflage für die Sicherstellung der Durchhaltefähigkeit. Auch stehen nur sehr beschränkt Anreizmittel zur Verfügung.

Zukunft

Bundesrat und Ständerat haben einer Verlängerung des Einsatzes der SWISSCOY inkl. LW Det bis Ende 2005 bereits zugestimmt. Der Nationalrat wird das Geschäft in der Herbstsession behandeln. Wir planen den Einsatz weiterhin auf lange Dauer, obwohl die NATO für nächstes Jahr eine wesentliche Reduktion der Truppenstärke der KFOR vorsieht. Die Partnerländer sind jedoch weiterhin an einem substantiellen Beitrag der Schweiz sehr interessiert, da sie in neuen Peace Support Operations in Afghanistan, Nahem Osten oder Afrika engagiert sind oder sein werden. Offen bleibt vorerst, welche Auswirkungen

Ostschweizer Korpsgeist

Aus Anlass der Auflösung des FAK 4 erscheint im NZZ-Verlag eine Publikation unter dem Titel «Ostschweizer Korpsgeist». Die militärische Ostschweiz aus offizieller und persönlicher Sicht ist ein Sammelwerk, an dem drei Dutzend Autoren die verschiedenen Epochen des vierten Korps nachzeichnen. Beleuchtet werden auch einzelne thematische Aspekte, von der Appenzeller Wehrhaftigkeit bis zum Kalten Krieg. Ergänzt wird der reich bebilderte Band mit den Porträts sämtlicher Korpskommandanten seit 1891, denn damals kam der Bundesrat zum Schluss, dass die Gliederung der Armee in Divisionskreise nicht mehr genügt. Das vierte Korps fiel der Truppenordnung von 1911 bereits wieder zum Opfer. Erst nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs veranlasste General Henri Guisan, dass wieder ein viertes Armeekorps gebildet wurde. Diese Gliederung hatte bis Ende 2003 Bestand.

Thomas Sprecher, René Zeller (Hrsg.)

Ostschweizer Korpsgeist

Ereignisse und Erlebnisse im Feldarmeeekorps 4 1891-2003, ISBN 3-03823-049-9, erscheint im September 2003 im Verlag Neue Zürcher Zeitung. dk

MOWAG: 22 Piranhas für Dänemark

Die dänische Armee kauft 11 geschützte Ambulanzfahrzeuge und 11 geschützte Mannschaftsfahrzeuge der Version Piranha IIC 8x8. Die Fahrzeuge sind für Friedensmissionen der dänischen Armee bestimmt. Dies ist bereits der zweite Vertrag mit der dänischen Armee. Die erste Bestellung umfasste 22 gepanzerte Fahrzeuge der Version Piranha IIIH, welche von 1999 bis 2000 ausgeliefert wurden. Mit dem Kauf setzt Dänemark auf den hohen Minenschutz für die Truppe sowie auf die Zuverlässigkeit und die Leistungsfähigkeit des Piranhas.

Weitere Informationen zu Mowag unter:
www.mowag.ch dk

auf den Einsatz der SWISSCOY durch den für 2008 vorgesehenen Aufbau der Kapazität für friedensunterstützende Operationen in Bataillonsstärke es haben wird. Denn die Entwicklung der Stabilität im

Balkan bleibt ebenso wenig sicher voraussehbar wie die Konjunkturdaten der Schweiz und deren Auswirkung auf die Ressourcenlage der Schweizer Armee.

Schlussbemerkung

Der Einsatz eines Super Pumas im Kosovo hat der Schweizer Luftwaffe und insbesondere der Sparte Lufttransport wesentliche Impulse für die geforderte Interoperabilität mit Partnernationen im Bereich der PSO gegeben.

Diese Erfahrungen beeinflussen direkt die organisatorische und materielle Weiterentwicklung des Bereiches Lufttransport. Fundamental ist jedoch die mentale Auswirkung auf das Personal.

Wenn aus politischen Gründen der Auslandseinsatz der Armeemitglieder weiterhin freiwillig bleiben soll und es uns nicht

gelingt, bei unserem gesamten Berufspersonal die Einsicht in die Notwendigkeit des persönlichen Beitrags an friedensunterstützende Operationen im Ausland zu gewinnen, so wird die geforderte Durchhaltefähigkeit in kurzer Zeit nicht mehr sichergestellt werden können. Damit wäre viel Aufbauarbeit und bisher erhaltene Anerkennung gefährdet. ■



Bernhard Müller,
Oberst i Gst,
Berufsmilitärpilot,
Chef Ressort
Lufttransport,
6055 Alpnach.

Le Bourget 2003

Der 45. Salon de l'aéronautique et de l'espace in Paris Le Bourget (15.–22.6.03) war in zweierlei Hinsicht deutlich anders als seine Vorgänger. Erstens drückte die anhaltende wirtschaftliche Flaute – insbesondere im Luftfahrtbereich – auf die Stimmung, und zweitens haben sich die Spannungen zwischen Frankreich und den USA negativ auf den Anlass ausgewirkt. Weniger Aussteller, eher gedämpfte Atmosphäre, kaum neue Präsentationen und eher konventionelle Demonstrationen in der Luft kennzeichneten den diesjährigen Salon. Die USA waren an der statischen Ausstellung gerade mit vier Flugzeugen vertreten – auf fliegerische Demonstrationen haben sie überhaupt verzichtet! Was ist dennoch erwähnenswert?

■ **Kampfflugzeuge:** Stagnation bei den europäischen Produkten. Keinerlei Veränderung gegenüber 2001. Eurofighter (Typhoon), Rafale und Gripen versuchen, der sehr starken Konkurrenz aus den USA die Stirne zu bieten. Die Entwicklung des US-Joint Strike Fighters (F-35) – zwar nicht ausgestellt – wird von fünf europäischen Nationen (UK, NL, Dänemark, Norwegen und Italien) mit total 5 Mrd. Euro (50% des militärischen R&D Budgets der EU!) mit finanziert.

■ **Jet-Schulflugzeug:** Hier zeichnet sich eine interessante Entwicklung ab. In den nächsten 15 Jahren wird die Ausbildung der Jet-Piloten in vielen europäischen Ländern neu gestaltet. Verschiedene Anbieter präsentierten ihre Konzepte. Aufsehen erregte die von EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) ausgestellte Maquette «Mako HEAT» (High Energy Advanced Trainer). Die Flugeigenschaften sollen denen eines Kampffjets sehr ähnlich sein. Mako HEAT ist ein einstrahliges Hochleistungs-



Mako HEAT von EADS.

Foto: EADS

tungsflugzeug mit Nachbrenner, agil und manövrierfähig bis 45 Grad Anstellwinkel.

■ **Linienflugzeuge:** Hier dominiert das traditionelle Duell zwischen Airbus und Boeing. Airbus hat mit dem A380 (103 Bestellungen und 59 Optionen) im Bereich Grossraumflugzeuge die Nase vorn. Überhaupt hält sich das europäische Konsortium Airbus gegenüber dem amerikanischen Riesen Boeing bemerkenswert gut. Vergleiche der Bestellungen zwischen 777 (Boeing) und A340 (Airbus) zeigen zwischen 1998 und Mai 2003 deutliche Vorteile für Airbus.

■ **UAV undUCAV:** Die Drohnen haben ihren festen Platz am Salon in Le Bourget. Neben den bekannten Produkten wurden diverse «Mini-Drohnen» vorgestellt. Sagem präsentierte den «I-Cop» (Gewicht: 1,3 kg, V: 120 km/h, Autonomie: 45 Min.). Von Elbit, Israel, wurde (unter anderen) der «Skylark» gezeigt (Spannweite: 2,4 m, Gewicht: 5,5 kg, V: 72 km/h, Autonomie: 2 Std.).

■ **BMD (Ballistic Missile Defense):** MBDA entwickelt das System Samp-T mit der Rakete Aster 30, Block 1, mit BMD-Fähigkeit gegen Boden-Boden-Raketen von 600 km Reichweite. Die Version «Block 2» soll dann Raketen von 1500 km Reichweite bekämpfen können. Man hofft, noch dieses Jahr in Frankreich, United Kingdom und in Italien zu einem Abschluss zu kommen.

■ **Schweizer Industrie:** Die Schweizer Industrie war mit 21 Ausstellern in den Hallen gut vertreten. Pilatus Aircraft Ltd präsentierte den PC-12. Leider konnte man den PC-21 in Paris weder am Boden noch in der Luft sehen. Schade! Im kommenden Konkurrenzkampf bei der Militärpilotenausbildung müsste man mit dem attraktiven PC-21-Konzept eigentlich jede Möglichkeit der öffentlichen Präsentation nutzen. Lä