

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

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 177 (2011)

**Heft:** 7

  

**Artikel:** Die Zulassung der militärischen Luftfahrssysteme

**Autor:** Tamburini, Daniele

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-178550>

### **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:** 02.04.2025

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

# Die Zulassung der militärischen Luftfahrtsysteme

armasuisse ist für ihre Beschaffungstätigkeiten bestens bekannt, etwas weniger für ihre Aufgabe als Zulassungsbehörde für Militärluftfahrtsysteme. Diese Aufsichtsaufgabe entspricht derjenigen, welche das Bundesamt für Zivilluftfahrt für die zivilen Luftfahrzeuge wahrnimmt. Das Umfeld für die militärische Zulassung ist jedoch wesentlich anders.

**Daniele Tamburini**

Mit der Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr hat sich die Schweiz verpflichtet, dafür zu sorgen, dass bei der Verwendung von Staatsluftfahrzeugen<sup>1</sup>, soweit durchführbar, den Zielen der «Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivil-

luftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit» Rechnung getragen wird. Als Folge davon müssen luftfahrttechnische Erzeugnisse einem Zulassungsverfahren unterzogen werden, wobei überprüft wird, ob diese den grundlegenden Lufttüchtigkeitsanforderungen genügen.

Verantwortlich für die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die Zulassung der schweizerischen Militärluftfahrtsysteme ist ge-

mäss der Geschäftsordnung des VBS (GO VBS) armasuisse.

## Besonderheiten im militärischen Umfeld

Obwohl die staatliche Aufgabe von armasuisse als Aufsichtsorganisation über die Lufttüchtigkeit der Militärluftfahrt-

---

Zulassungsflüge EC 635.



systeme nur unwesentlich anders ist als jene des Bundesamts für Zivilluftfahrt, sind die Herausforderungen und der Fokus dennoch unterschiedlich.

In der Militärluftfahrt existieren keine übergeordneten Organisationen (etwa wie die ICAO – International Civil Aviation Organization, oder die EASA – European Aviation Safety Agency), welche Vorgaben für die Organisation der Zulassungsbehörde bzw. Vorschriften für die Zulassung der Luftfahrtsysteme erlassen. Die Gestaltung der militärischen Aufsichtsorganisationen ist deshalb sehr länderspezifisch und wird in der Regel auf die Besonderheiten der einzelnen Luftwaffen ausgerichtet. Die fehlenden internationalen Vorgaben erfordern daher eine besondere Aufmerksamkeit durch den politischen Auftraggeber in der Zuweisung der Kompetenzen und der entsprechenden Ressourcen, damit der finanzielle Druck nicht zu Lasten der Flugsicherheit geht.

Das Umfeld, in welchem armasuisse ihre Aufgabe als Aufsichtsorganisation wahrnimmt, ist durch wenige industrielle Partner und einen einzigen Benutzer, die Schweizer Luftwaffe, charakterisiert. Der Zulassungsprozess kann daher spezifisch auf die zwingend notwendigen Anforderungen sowie die beteiligten Firmen ausgerichtet werden. Dies ermöglicht schlankere Verfahren und weniger Administration, bedingt jedoch eine klare Trennung und Priorisierung zwischen der Aufgabe von armasuisse als Behörde und ihrer Rolle als Beschaffungsorganisation des Bundes.

Die Definition der zu erfüllenden Lufttüchtigkeitsanforderungen ist oft anspruchsvoller, da die militärischen Vorschriften im Vergleich zu den zivilen qualitativ weniger gut und einheitlich und die operationellen Bedürfnisse der verschiedenen Luftwaffen ganz unterschiedlich sind. Zudem gilt es bei militärischen



Zulassungsflug F/A-18 Upgrade 21 eines armasuisse Testpiloten. Bilder: armasuisse

Luftfahrtsystemen nebst der Flugsicherheit vor allem die Funktionalität und die Leistung der Systeme nachzuweisen. Eine sichere und effektive Durchführung aller Operationen der Schweizer Luftwaffe bedingt deshalb eine saubere Ableitung der technischen Lufttüchtigkeitsanforderungen aus den operationellen Gegebenheiten. Dies ist eine besondere Herausforderung, welche sowohl Fachkompetenzen in der Luftfahrttechnologie als auch in der Rüstungstechnologie und in den komplexen Operationen der Luftwaffe benötigt.

### Die Zukunft der Zulassung

Die letzte Dekade wurde durch grundlegende Veränderungen charakterisiert, welche nicht immer durch eine konsequente Anpassung der bestehenden Prozesse und Verantwortungen begleitet wur-

de. Die Privatisierung der Bundesbetriebe (RUAG), die Aufgabenverteilung zwischen armasuisse und LBA sowie die verschiedenen Reorganisationen inner- und ausserhalb der Bundesverwaltung sind nur einige Beispiele dafür.

Das Umfeld, in welchem sich die Militärluftfahrt heute befindet, hat sich ebenfalls stark verändert. Die Systeme sind laufend komplexer geworden und der finanzielle Druck ist gestiegen. Die in der Schweiz aufgebauten Fachkompetenzen reichen teilweise nicht mehr, um eine vollständige Betreuung der Systeme sicherzustellen.

In Rahmen der Reorganisation armasuisse 2010 wurde deshalb eine gründliche Überprüfung des Zulassungsprozesses der militärischen Luftfahrtsysteme eingeleitet. Ziel ist es, einen an den heutigen Gegebenheiten angepassten Prozess zu definieren und die Organisation entsprechend auszurichten. Diese Arbeiten sind im Gange und werden voraussichtlich Mitte 2012 abgeschlossen sein. ■

### Sicherheit – Durchschlagkraft – Mobilität

Der Kompetenzbereich Luftfahrtsysteme von armasuisse ist für das Flugmaterial der Schweizer Luftwaffe verantwortlich und begleitet deren Projekte in allen Phasen des Rüstungsablaufes. Aktuell bearbeiten 72 Mitarbeitende in sechs Fachbereichen (Kampfflugzeuge, Helikopter und Sonderflugzeuge, Drohne und Trainingsflugzeuge, Kommerz, Flugerprobung und Qualitätsmanagement) die Projekte

der Luftwaffe. Der Bereich arbeitet herstellerunabhängig und ist zuständig für die Evaluation, die Beschaffung, die Zulassung, die Instandhaltung sowie die Ausserdienststellung der Luftfahrtsysteme. Das Angebot richtet sich primär an die öffentliche Hand und steht im Rahmen der Rüstungspolitik und der Gesetzgebung auch externen Kunden zur Verfügung.

1 Als Staatsluftfahrzeuge gelten Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst von Bund und Kantonen verwendet werden oder die der Bundesrat ausdrücklich als solche bezeichnet.



Oberstlt  
Daniele Tamburini  
Flugversuchingenieur  
EPNER  
Präsident AVIA Flieger LU  
6402 Merlischachen SZ