

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 181 (2015)

Heft: 12

Artikel: 90 Jahre Fliegerstaffel 17

Autor: Studer, Jürg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583284>

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: 19.03.2025

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

90 Jahre Fliegerstaffel 17

Mit der Schaffung von drei Fliegerabteilungen 1925 wurde auch die Fliegerstaffel 17, damals Jagd-Fliegerkompanie 17, geboren. Mit einer kleinen Feier beging sie kürzlich ihr 90-jähriges Jubiläum.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Kurz nach Ende des Ersten Weltkrieges wurde Oberst im Generalstab Immenhauser 1921 mit der Umstrukturierung der Fliegertruppen beauftragt. Mit der mittlerweile dritten Änderung der «Provisorische Organisation des Militärflugwesens» von 1924 setzte sich die Fliegertruppe aus einem Stab und fünf Fliegerabteilungen mit total sechs Jagd- und zwölf Beobachterkompanien zusammen. Mit der Jagd-Fliegerkompanie 17 wurde eine dieser Jagdstaffeln am 27. Januar 1925 ins Leben gerufen.

Der erste Kommandant der Jagd-Fliegerkompanie 17, Hauptmann Luzi Bärtsch verfügte auf seinem Einsatzflugplatz Dübendorf über vier Staffelpiloten und acht Flugzeuge des Typs Haefeli DH-5 und eine Dewoitine D-27.

Neuschaffung der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr

In der neuen Truppenordnung vom 6. Oktober 1936 wurde «mit aller Deutlichkeit» erkannt, «dass der Luftwaffe die grösste Bedeutung zukommt». Das Militärdepartement wurde ermächtigt, die Abteilung für Flugwesen und aktiven Luftschutz neu zu schaffen, welche schon einen Monat später in Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr umgetauft wurde. Die Jagd-Fliegerkompanie 17, neu zur Fliegerkompanie 17 (Fl Kp 17) umbenannt, war mit ihren neuen Beobachtungs- und Erdkampfflugzeugen des Typs C-35 eine der insgesamt 21 Fliegerkompanien, welche die Fliegertruppen bildeten.

Die Fliegerkompanie 17 im Aktivdienst

Unter dem Kommando von Hauptmann Karl Wyss leistete die Fl Kp 17 mit zehn Piloten und zehn Beobachtern 1939 und 1940 Aktivdienst. Sie hatte aber, wie alle Fliegerkompanien, mit Flugzeugmangel zu kämpfen. So meldete der Kommandant des Fliegerregiments 3 am



Doppelpatrouille der Fl St 17 auf Mirage III S.

Bilder: VBS-DDPS

26. Juni 1940: «Es wird festgestellt, dass in einzelnen Kompanien fast alle Flugzeuge in der Revision sind, so dass z. B. die Kompanie 17 (C-35) heute nur über zwei flugbereite Flugzeuge verfügt. Ein grosser

Teil der jungen Besatzungen ist in der Ausbildung stark im Rückstand.»

Interview mit dem Kdt Fl St 17, Maj Reto Wüthrich

ASMZ: was bedeuten die 90 Jahre Geschichte für die Fl St 17?

Major Wüthrich: 90 Jahre bedeuten für die Fl St 17 eine grosse Tradition. Es ist auch ein langer Weg, den wir beinahe seit dem Beginn der Luftwaffe, damals noch Fliegertruppen, mitgegangen sind. Wir sind damit Teil der Geschichte der Luftwaffe, aber auch der Schweizer Armee geworden.

Gab es in diesen 90 Jahren eine oder mehrere herausragende Persönlichkeiten unter den Staffelmittgliedern?

Für die frühe Geschichte der Staffel müsste ich mich in den Staffelarchiven schlau machen, aber spontan fällt mir natürlich Christophe Keckeis ein. Er war Mitglied der Fliegerstaffel 17 und wurde mit der Armee XXI der erste Chef der Armee (CdA). Zudem war der ehemalige Kommandant der Luftwaffe, Fernand Carrel, zu seiner Staffelzeit als Mirage-Milizpilot ebenfalls in der Fl St 17 eingeteilt.

Halten ehemalige Mitglieder noch Kontakt zur Fl St 17?

Um genau dies zu fördern, existiert seit 1962 «la Fauconnerie», eine Vereinigung der ehemaligen und aktiven Staffelmittglieder. Sie bietet für ehemalige Mitglieder an verschiedenen gesellschaftlichen Anlässen die Gelegenheit, neue Staffelmittglieder kennen zu lernen und Kontakt zu halten. Einige Ehemalige sind sehr oft mit von der Partie, andere eher sporadisch oder etwas weniger.

Abgesehen von den veränderten technischen Herausforderungen, wie hat sich der Pilot der Fl St 17 in den letzten 90 Jahren verändert?

Ich denke, für die Piloten der Staffel 17 war die Periode des Kalten Krieges, wo eine latente, unmittelbare Bedrohung vorhanden war, sehr prägend gewesen. Viele dieser Piloten waren sehr starke, manchmal auch etwas eigenwillige Persönlichkeiten, welche einen starken Kampfgeist und ein

Die Fl Kp 17 schulte 1942 auf die C-3603 um. Bis 1945 wurden alle C-35 durch die neue C-3603 ersetzt und die Fl Kp 17 war bis 1951 ausschliesslich in Raron stationiert. Das mit einer Motor-Kanone, Flügel MGs, einem schwenkbaren Beobachter MG sowie Spreng- und Brandbomben ausgerüstete Beobachtungs- und Erdkampfflugzeug C-3603 verfügte über einen 1000 PS starken Motor, mit welchem es Geschwindigkeiten bis zu 500 km/h erreichte.

Von der Miliz-zur Profi Mirage-Staffel

Nach dem Krieg erlebte die Fl Kp 17 wechselhafte Jahre. 1946 wurde sie umbenannt in Flieger-Staffel 17 und Ende 1951 wurde die Miliz Flieger-Staffel 17 aufgelöst. Im Zuge der Armeereform 1952 wurden die Staffeln des Überwachungsgeschwaders (UeG) auf die drei Flieger-Regimente verteilt und übernahmen die regulären Nummern aufgelöster Milizstaffeln: 1, 11, 16 und 17. Die UeG-Staffel III wurde neu zur Fliegerstaffel 17 (Fl St 17).

Die Berufsmilitärpiloten der neuen Fl St 17 flogen weiterhin auf ihren C-3604 und Morane D-3802, bevor sie 1955 erstmals auf ein Düsenflugzeug, auf die DH-112 Venom umschulen konnten. Ihre

Aufgaben deckten alle taktischen Bereiche ab, namentlich Luftkampf, Erdkampf und Aufklärung. Zudem amtierten die Piloten der Fl St 17 auch als Fluglehrer in vielen Umschulungskursen von Milizstaffeln auf DH-100 Vampire und DH-112 Venom.

Mit der Beschaffung des Überschall-Kampfflugzeuges Mirage III S brach ein neues Zeitalter für die Fl St 17 an. Der erste «Siebzehner» begann 1964 seinen Umschulungskurs auf das damalige Hochleistungsflugzeug. Es war das erste mit Radarlenk Waffen ausgerüstete Flugzeug der Schweizer Fliegertruppen, welches im Horizontalflug jenseits der Schallgrenze operieren konnte. Im Mai 1968 wurden innerhalb weniger Tage von Piloten der Staffel 17 neue Höhenrekorde gesetzt und überboten. Letztendlich flog ein «Siebzehner» mit seiner Mirage auf einer Höhe von 21 100 m.ü.M. und stellte damals einen neuen Schweizer Höhenrekord auf. Zudem schmückte die begehrte Mach-2-Nadel zahlreiche Pilotenjacken. Die Nadel war Beweis dafür, dass der Pilot schneller als die zweifache Schallgeschwindigkeit geflogen war.

Umschulung auf die F/A-18

Im Rahmen der Beschaffung des F/A-18 Hornet reiste 1995 ein Pilot der Fl St 17

grosses Zusammengehörigkeitsgefühl entwickelten. Mit dem Fall der Berliner Mauer wurde das Bedrohungsbild und mit ihm auch die Anforderungen komplexer. Eine fundiertere, professionellere Ausbildung, nicht zuletzt auch im Bereich des Crew Resource Managements (CRM) – Kooperation, situative Aufmerksamkeit, Führungsverhalten und Entscheidungsfindung sowie der zugehörigen Kommunikation – ist wichtiger geworden und prägt somit auch die Piloten.

Wie sehen die nächsten 90 Jahre für die Fl St 17 aus?

Grundsätzlich sind wir natürlich vom Gesamtsystem Volk, Politik, Armee und Luftwaffe abhängig. Wir werden uns den kommenden Herausforderungen stellen und was wir beeinflussen können, mit der geforderten Professionalität stemmen. Ich denke hier zuerst einige wenige Jahre in die Zukunft und damit an die Einführung des Luftpolizeidienstes rund um die Uhr,

dessen schrittweise Einführung wir personell und fachlich unterstützen werden. Was weiter in der Zukunft liegt, kann ich nicht voraussehen, aber wir werden allen zukünftigen Herausforderungen professionell begegnen. Ich wünsche mir für die Zukunft, dass Volk und Politik der Luftwaffe wieder vermehrt den Rücken stärken und zulassen, dass wir das obsoletere Material mit modernem Equipment ersetzen können.

Auf die Fliegerstaffel selbst bezogen, kann man davon ausgehen, dass die Staffeldstruktur und deren Zusammenhalt auch in Zukunft erhalten bleiben werden?

Da gehe ich stark davon aus, weil die aktiven Staffelmittglieder den Zusammenhalt aktiv leben und ihn weiter tragen werden. Die Altersstruktur und die Durchmischung, insbesondere auch der Kulturen und Sprachregionen, sind sehr gut und sind mit ihrer Vielfalt gewissermassen ein Abbild unseres Landes.



C-35 der Schweizer Fliegertruppen.



Dewoitine D-26 mit dem Jubiläums-Staffelabzeichen der Fl St 17. Bild: ASMZ

in die USA, um auf das moderne Mehrzweck-Kampfflugzeug umzuschulen. Anschliessend wurde er für zwei Jahre als Fluglehrer in eine Ausbildungsstaffel der US Navy in Florida integriert, wo er auch die Gelegenheit hatte, sich für Landungen auf dem Flugzeugträger zu qualifizieren.

1997 wurde das neue Kampfflugzeug Boeing F/A-18C/D Hornet schliesslich in der Schweiz eingeführt und die Fliegerstaffel 17 war die erste Einheit, welche auf dieses Kampfflugzeug umgeschult wurde. Aus diesem Grund fungierte sie auch zu Beginn als sogenannte «Standardisierungsstaffel», welche die amerikanischen Ausbildungs- und Trainingsvorgaben auf die schweizerischen Gegebenheiten und Bedürfnisse anpasste.

Die Fliegerstaffel 17 ist heute eine von drei F/A-18-Hornet-Staffeln in der Schweiz und ist in der Westschweiz auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) stationiert. Ihre Aufgaben umfassen die Luftverteidigung sowie den Luftpolizeidienst. Tägliches Training sowie die Teilnahme an Kampagnen und Übungen im Ausland garantieren in einem sich stark verändernden Umfeld eine grosse Professionalität und ein hohes Niveau. ■