



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Exkurs über Militärpiloten

Von Walter Dürig

Die Militärpiloten prägten die Geschichte der Militärluftfahrt. Die technologische Entwicklung wirkte sich immer direkt auf das Anforderungsprofil der Piloten aus, auch wenn sie selber es oft nicht wahrhaben wollten. In der öffentlichen Wahrnehmung wurden die Piloten bis zum heutigen Tag als Ausnahmeerscheinungen bewundert. Ein Teil der Piloten hat das auch so gesehen und an uns gewöhnliche Erdenbürger kommuniziert. Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf meinen persönlichen Beobachtungen, Erfahrungen und Gedanken im Laufe der vergangenen 70 Jahre.

Ritter der Lüfte

Im Oktober 1910 begaben sich 100 000 Menschen auf den damals neuen «Aerodrom Dübendorf», um vier Piloten mit ihren fliegenden Holz- und Drahtgestellen zu sehen. Die Piloten waren die Helden der Lüfte. Es handelte sich um Abenteurer, die eine gefährliche Tätigkeit ausübten. Von den elf im Jahre 1914 brevetierten Militärpiloten fanden vier den Fliegertod. Das Todesrisiko lag somit bei diesen allerersten Militärpiloten bei 36 %.

Um die Militärpiloten des Ersten Weltkriegs gibt es viele Legenden. Sie wurden Ritter der Lüfte genannt, die sich in eigentlich sinnlosen Luftkämpfen massen. Daneben entwickelten Ingenieure und Piloten Methoden für die Luftaufklärung, «Luftkreuzer» für die Bekämpfung von Bodenzielen und als Gegenmassnahme Jagdflugzeuge zur Bekämpfung der feindlichen Luftfahrzeuge.

In der Zeit zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg ging es den Piloten der schweizerischen Fliegertruppe vorwiegend um das Fliegen. Sie kümmerten sich wenig um die operativen und technischen Fragen der Luftkriegsführung. An der Entwicklung der Kommunikation zwischen den Flugzeugen und mit Bodenleitstellen bestand kein besonderes Interesse. Die Freiheit über den Wolken musste wohl grenzenlos gewesen sein. Das Fliegerkasino an der Bettlistrasse 16 in Dübendorf spielte eine bedeutende Rolle. Ein tragisches Beispiel ist der Absturz des Flugpioniers Oskar Bider vom 7. Juli 1919. Er kam am frühen Morgen direkt vom Kasino auf den Flugplatz. Der Mechaniker riet ihm ab, das Flugzeug zu besteigen. Er tat es trotzdem und fand danach den Fliegertod.

Die Bewährungsprobe von 1940

Im Laufe des Zweiten Weltkriegs änderte sich das Profil der Militärpiloten. Die Mehrheit der am Krieg beteiligten Piloten flog in den strategischen Bomberverbänden, insbesondere bei Nacht, Raids gegen Städte und Industrieanlagen des Feindes. Die Radar- und Navigationstechnik spielten dabei eine wichtige Rolle. Einige schweizerische Militärpiloten erhielten den Auftrag, der widerrechtlichen Benützung des neutralen Luftraumes mit Waffengewalt entgegenzutreten. Sie taten dies mit grossem Mut und Können. Ihre Jagdflugzeuge waren zwar geeignet, verfügten aber über keine Mittel für die Kommunikation untereinander und mit den Bodenleitstellen. Das fliegerische Gefühl der Piloten spielte eine entscheidende Rolle und war bis zum Ende des 20. Jahrhunderts das hauptsächliche Kriterium bei der Auswahl der Militärpiloten. Für die Neutralitätseinsätze vom Mai und Juni 1940 erhielten die Piloten innerhalb der Armee und in der Öffentlichkeit eine hohe Anerkennung.

Für Jagdeinsätze in der Nacht und bei schlechtem Wetter verfügte die schweizerische Flugwaffe über keine Mittel. Die Luftaufklärung und der Feuereinsatz gegen Bodenziel wurden trainiert, mussten aber in keinem Ernstfalleinsatz unter Beweis gestellt werden.

Die Piloten im Kalten Krieg

Um 1950 begann in der Schweizer Flugwaffe das Jet-Zeitalter und um 1970 mit der Einführung der Mirageflugzeuge und des Floridasystems die Zeit der systematischen Führung der Luftkriegsmittel. Ich habe vor der Mirageeinführung die Angehörigen des Überwachungsgeschwaders in Radar- und Navigationstechnik unterrichtet. Von der Unwissenheit in diesen Belangen war ich sehr beeindruckt. Das Gros der Militärpiloten hat sich gegen neue Technologien eher gesträubt. Das war in den 1930er-Jahren mit der Einführung des Flugfunks und in den 1960er-Jahren mit der Radarführung zu beobachten.

Der Kommandant der Flugplatzbrigade 32, Oberstbrigadier Philippe Henchoz, bezeichnete die Fliegerstaffeln im Jahr 1969 als «Aeroclub». Er setzte im Rahmen der Wiederholungskurse der Flugplatzabteilungen Vollastflüge der Einsatzverbände durch. Mit mehreren Einsätzen pro Tag konnten die logistischen Grenzen abgesteckt werden. Die beteiligten Fliegerstaffeln unterstützten die Bemühungen von Philippe Henchoz mit vollem Einsatz.

Als Chef Führung und Einsatz der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wollte ich im Jahr 1984 alle Einsatzarten der Flugwaffe als Passagier kennenlernen. Im Jahr 1988 haben zwei kriegserfahrene Piloten der israelischen Luftwaffe während fünf Tagen mit neun von unseren F-5-Berufspiloten trainiert. Am Schlussbriefing vom 21. Oktober 1988 hatten sie ihre Schweizer Kollegen mit höchstem Lob eingedeckt. Aufgrund solcher Erlebnisse besitze ich von der Einsatzbereitschaft, dem Einsatzwillen und von der Qualität unserer Piloten eine hohe Achtung und Wertschätzung. Unsere Berufsmilitärpiloten gehören zur Weltspitze der Militärpilotenkorps. Es handelt sich um eine allgemeine menschliche Tragödie, wenn ab und zu trotzdem Fehler gemacht werden.

Ab 1970 spielten die Militärpiloten ihre Rolle in zunehmendem Masse als «Human Factor» im Cockpit oder auch an Bildschirmen in den Einsatzzentralen. Mit der Einführung des Kampfflugzeugs F/A-18 und des Florakosystems hat sich das Anforderungsprofil für die Pilotenauswahl erneut wesentlich verändert. Der Pilot ist nun der «Operator» in einem komplexen technischen System. Fliegerisches Gefühl ist nicht mehr gefragt oder verboten. In der Ausbildung der Militärpiloten wird der Dogfight (Luftnahkampf mit zwei oder mehr Flugzeugen) als höchste Stufe der Tätigkeit eines Kampfpiloten geübt. Diese Art des Kampfes entstammt dem Ersten Weltkrieg und hat in der realen Welt eine abnehmende Bedeutung.

Kommandanten und Piloten

Während und nach meiner Zeit als Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (1987 – 1989) wurde ich sehr oft gefragt, welche Flugzeuge ich geflogen hätte. Meine Antwort, ich sei nicht Pilot, hat bei meinen Gesprächspartnern meist ein ungläubiges Staunen hervorgerufen. Ich nehme an, dass es meinen nachfolgend genannten Vorgängern und Nachfolgern ähnlich erging: Hans Bandi (1936 - 1943), Eugen Studer (1965 - 1973), Kurt Bolliger (1973 - 1980), Werner Jung (1990 - 1992), Hansruedi Fehrlin (2000 - 2005), Walter Knutti (2006 - 2008) und Aldo C. Schellenberg (seit 2013).

Die weitverbreitete Ansicht, der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen beziehungsweise der Luftwaffe müsse ein Pilot sein, ist falsch. Es handelt sich um ein Beispiel, wie sich das idealisierte Bild einer Berufsgruppe auf die öffentliche Meinung auswirken kann. Dem Kommandanten obliegt eine sehr anspruchsvolle Führungsaufgabe. Talente in der Menschenführung und in der Kommunikation, umfassende Kenntnisse der operativen und technischen Abläufe, Überblick über die sicherheitspolitischen Gesamtzusammenhänge sind die Anforderungen, welche ein Militärpilot nicht einfach a priori erfüllt. Meine Führungsverantwortung betraf den Verbund des Fliegereinsatzes und der Fliegerabwehr sowie den Verbund der Luftkriegsmittel mit den vier Armeekorps. Die zu führenden «Human Resources» umfassten damals in runden Zahlen 3 500 Berufsleute, davon 200 Piloten und eine Miliztruppe mit 60 000 Angehörigen und 400 Milizpiloten. Natürlich kann auch ein Pilot diese Aufgaben ausüben, sofern er die notwendigen Voraussetzungen dazu mitbringt.

Wie geht es weiter?

Die zukünftige Rolle der Militärpiloten in den verschiedenen Aufgabenbereichen der Luftwaffe stelle ich mir wie folgt vor:

Luftpolizeidienst: Für die Sicherheit im Luftraum und die Durchsetzung von Restriktionen, allenfalls mit Waffeneinsatz, sind auf absehbare Zeit Kampfflugzeuge der Klasse F/A-18 oder höher mit sehr gut ausgebildeten und motivierten Piloten notwendig.

Luftverteidigung: Im Fall einer vollständigen Sperrung des schweizerischen Luftraums kann das Schwergewicht der Luftverteidigung auf Boden-Luft-Waffen verlagert werden. Kampfflugzeuge übernehmen Sonderaufträge, solange sie verfügbar sind.

Luftaufklärung: Die Aufgaben der Luftaufklärung mit diversifizierten Sensoren und Echtzeitübertragung können vollständig mit Drohnen erfüllt werden. Die Piloten befinden sich in den Bodenleitstellen.

Bekämpfung von Zielen am Boden: Auf Flächenbombardierungen muss verzichtet werden. Die Bekämpfung von Punktzielen wird sich zunehmend auf Drohneneinsätze mit Piloten in den Bodenleitstellen verlagern. Es stellt sich die Frage, ob dieser Entwicklungsschritt anstelle der Reaktivierung des Erdkampfs mit Flugzeugen eingeleitet werden soll.

Lufttransport: Der Lufttransport mit Flächenflugzeugen und Helikoptern erfordert auf absehbare Zeit Piloten im Cockpit der Luftfahrzeuge.

* * * * *