



Die Geschichte der Fliegerstaffel 17

Aufgrund der Verkleinerung des Internetauftritts der Luftwaffe wurde die Geschichte der Fliegerstaffel 17 am 14.12.2015 im vorliegenden Dokument zusammengefasst.

Chronik

Die Fliegerstaffel 17 findet ihren Ursprung in der Jagd Flieger Kp. 17, die 1925 gegründet wurde. Damals wurden der Kompanie 8 Flugzeuge des Typs Haefeli DH-5 und eine Dewoitine D-27 zugeteilt. Letztere wurde von der Jagd Flieger Kp. 17 in den Jahren 1925 bis 1939 eingesetzt. Die Dewoitine wurde im Jahr 1939 durch das Flugzeug C-35 abgelöst. Die Einsatzflugplätze waren in jener Zeit Alpnach, Spreitenbach, Weinfelden, Kloten Rümlang.

Im Oktober 1942 begann in Stans der Umschulungskurs auf den C-3603. Von diesem Typ standen der Jagd Flieger Kp 17 drei Flugzeuge zur Verfügung. Ab dem Jahr 1945 wurde die C-35 abgelöst und es wurde ausschliesslich auf der C-3603 geflogen. Der zugeteilte Flugplatz war in dieser Zeit Raron. Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Jagd Flieger Kp 17 in die UeG (Ueberwachungsgeschwader) Staffel 3 übergeführt und setzte dort während des Aktivdienstes diverse Flugzeugtypen ein.

Im Jahre 1952 wurde schliesslich die heutige Fliegerstaffel 17 gegründet. Vorerst wurde noch auf den Propellermaschinen C-3604 und D-3802 geflogen. Erst im Jahre 1955 kam mit dem De Havilland DH-112 Venom der erste "Jet" in die Staffel. Eingesetzt wurde dieses neuartige Flugzeug ab Buochs und Emmen.

Da für die stolze Staffel ein Abzeichen nicht fehlen durfte, wurde eifrig nach Sujets gesucht, um schliesslich am 12. Januar 1963 den "Falken" in einer feierlichen Zeremonie als neues Staffelembem zu taufen. Am gleichen Abend wurde die ehrwürdige "Falknerei / Fauconnerie" gegründet. Die Falknerei ist ein exklusiver Club, dem alle aktiven und ehemaligen Staffelmilitglieder angehören. In ihrem Rahmen werden den "ausserdienstlichen Aktivitäten" wie Wochenendausflügen oder feinen Nachtessen gefrönt.

1967 wurde das damals politisch umstrittene Flugzeug Dassault Mirage IIIS beschafft und die Staffel 17 hatte die Ehre sogleich auf diesen modernen, eleganten und schnellen Jäger umzuschulen. In den folgenden Jahren wurde das Wissen und die Kunst mit der Mirage IIIS zu fliegen verbessert und verfestigt. Neue Piloten kamen in die Staffel hinzu, um zu virtuosen Luftkämpfern ausgebildet zu werden. Die Genüsslichkeiten sollten aber nicht zu kurz kom-

men. Die Kameradschaft wurde auch ausserhalb der Arbeit im Rahmen der Falkneri sehr stark gefördert.

Im September 1995 reiste dann der erste "17er" in die USA um sich auf McDonnell Douglas (heute Boeing) F/A-18 Hornet umschulen zu lassen. Als Austauschpilot wurde er dort in eine Ausbildungsstaffel der US-Navy integriert. Nach seinem Umschulungskurs wurde er direkt als Fluglehrer auf dem neuen Flugzeugtyp in Florida eingesetzt und hatte die Gelegenheit zusätzlich die Flugzeugträger-Ausbildung zu absolvieren. Mit dem Ausblick auf das neue Kampfflugzeug war dann auch relativ bald klar, dass in Zukunft nur noch Berufsmilitärpiloten in die Staffel 17 eingeteilt werden können, da der Einsatz dieses komplexen Mittels für Milizpiloten zu aufwändig wurde.

1997 wurde das neue Kampfflugzeug Boeing F/A-18C/D Hornet. Inhalt wird in neuem Fenster geöffnet. schliesslich in der Schweiz eingeführt und die Fliegerstaffel 17 hatte die Ehre, als erste Einheit auf diesem Jet der 4. Generation ausgebildet und eingesetzt zu werden. Sie darf sich heute stolz fühlen, auf einem der modernsten Militärflugzeuge der Welt ihre Aufgabe wahrzunehmen.

Die neuere Geschichte

Die Fliegerstaffel 17 (FI St 17) ist seit 1997 mit einem der modernsten Kampfflugzeuge der Welt ausgerüstet. Da die F/A-18 Hornet sehr vielseitig (multirole) und die heutige Luftverteidigung sehr komplex ist, fliegen nur noch Berufsmilitärpiloten mit diesem Jet. Denn ständiges Training ist die Voraussetzung, um dieses moderne Flugzeug effizient einzusetzen.

Heute trainieren wir in einem modernen Umfeld. Um eine gute und Zeitgemässe Luftverteidigung sicher zu stellen, muss man versuchen alle möglichen Szenarien - und deren gibt es viele - bei Tag, Nacht und in schlechtem Wetter zu trainieren. Das ist unter anderem ein Grund, weshalb die Ausbildung zum Kampfpiloten viele Jahre dauert.

Der schweizerische Luftraum ist jedoch relativ klein und wird von zwei stark beflogenen Luftstrassen durchkreuzt, was ein intensives und grossräumiges Training - z.B. Luftkampf mit Abstands-Lenk Waffen - schwierig gestaltet. Ebenfalls ist die Schweiz sehr dicht besiedelt, was die Leute empfindlich auf Lärmemissionen macht. Deshalb trainieren wir von Zeit zu Zeit im Ausland, um den Lärm zu "exportieren" und auch von grosszügigen Übungsgebieten zu profitieren.

So nehmen wir zum Beispiel an Kampagnen in England und Norwegen teil. Ab England besteht die Möglichkeit über der Nordsee zu fliegen, was uns Luftkampftraining mit Überschall auf sehr niedrigen Höhen ermöglicht. In Norwegen werden die langen Nächte im Winterhalbjahr zu Hilfe genommen, um intensives Nachtflugtraining durchzuführen.

Diese Kampagnen geben uns die Gelegenheit, unser Wissen und Niveau stetig zu erhöhen, damit wir jederzeit fähig sind unsere Aufgaben wahrzunehmen.