



ARMEE




a k t u e l l



ABLÖSUNG FÜR DIE ALOUETTE III: DIE ERSTEN EC635 FLIEGEN

- 6 | **NEUES AUSBILDUNGSKONZEPT MIT PC-21**
VOM TURBOPROP DIREKT AUF DIE F/A-18
- 26 | **FASZINATION FLIEGEN AUF DVD**
SPHAIR-FILM MEHRFACH AUSGEZEICHNET
- 28 | **MILIZ SCHOSS SCHARFE LENKWAFFEN**
STINGER-SCHIESSEN AM SCHWARZEN MEER

Inhalt Dezember 2008

| | | |
|------|--|--|
| 3 | Das Wort des Kommandanten ad interim | |
| 4 | Der neue Helikopter: Eurocopter EC635 | |
| 6 | Jetpilotenausbildung auf dem PC-21 |  |
| 8 | Luftwaffen-Einsätze an der EURO 08 | |
| 10 | Gehla in Chur: die Verkehrspolizisten der Lüfte |  |
| 12 | Führungskräfte mit Profil für die Flab | |
| 15 | Zivilflugzeug sicher zu Boden gebracht | |
| 16 | Luftwaffen Nachrichtenabteilung am WEF | |
| 21 | Comic: Nachrichtenposten an der EURO 08 | |
| 22 | Besuch bei der Rekrutenschule in Dübendorf | |
| A 1 | Divisionär André Blattmann, Chef der Armee ad interim, im Interview | |
| A 4 | Neu: Dienstverschiebungsgesuch per E-Mail | |
| A 5 | Die neue AHV-Nummer und ihre Auswirkungen | |
| A 6 | Rudern, Geländelauf, Hindernislauf: Mit Soldat Kilian Richner an den Sommer-Armeemeisterschaften 2008 | |
| A 8 | Optimierungsmassnahmen der Schweizer Armee | |
| A 9 | E-Learning | |
| A 10 | Tiger-Teilersatz (TTE): Es gibt keine Alternative zum bemannten Flugzeug | |
| A 12 | Neuer Kampfstiefel: optimales Klima für Soldaten-Füsse | |
| A 14 | So funktioniert die Dienstleistungsplanung der Schweizer Armee | |
| A 17 | Die Logistikbasis der Armee im Dialog mit Partnern | |
| A 18 | Spezialisten im Umgang mit gefährlichen Substanzen: Auf Spurensuche mit den ABC Abwehrtruppen | |
| A 20 | Zu Besuch in der Schaltzentrale der Luftwaffe | |
| A 22 | Auslandeinsätze der Schweizer Armee: Sinn und Zweck | |
| A 24 | In Kürze | |
| 23 | Die Standorte des LVb FU 30 | |
| 24 | BELUGA: den Konferenzschutz geübt | |
| 26 | Faszination für das Fliegen: Filmpreis für SPHAIR |  |
| 28 | Stinger-Schiessen der Miliz in der Türkei | |
| 31 | Sensorverbund BODLUV M | |
| 37 | Letzter WK der L Flab Lwf Abt 14 | |
| 40 | Thurgauer zu Besuch bei der L Flab Lwf Abt 7 | |
| 42 | L Flab Lwf Abt 6 hat die Standarte definitiv abgegeben | |

Impressum

ARMEE aktuell – die Zeitschrift für die Armeeinghörigen der Luftwaffe
Erscheint zweimal jährlich

Herausgeber:

Chef der Armee a.i. und Kdt Luftwaffe a.i.

Redaktion:

Redaktionsgruppen LVb 30, 31 und 33

Redaktionsadresse Luftwaffenteil:

Kommunikation Luftwaffe
Redaktion ARMEE aktuell
David Marquis
Papiermühlestrasse 20
3003 Bern
Tel. 031 324 37 46
david.marquis@vtg.admin.ch

Fachredaktion Luftwaffe:

Kommunikationsbasisverantwortliche der Lehrverbände der Luftwaffe:

LVb FU 30:

Hptm Bernhard Bischoff
bernhard.bischoff@bluewin.ch

LVb Flieger 31:

Oberstlt Felix Tellenbach
armeeaktuell@prosolutions.ch

LVb Flab 33:

Oberstlt i Gst Herbert Urban
herbert.urban@vtg.admin.ch

Layout und Produktion Kernteil:

Kommunikation Verteidigung

Adressänderungen:

Eingeteilte AdA nur schriftlich beim Sektionschef des Wohnorts. Alle anderen schriftlich beim Kommando Luftwaffe, Papiermühlestr. 20, 3003 Bern

Copyright:

VBS, Verteidigung für sämtliche Inhalte

Internet:

www.luftwaffe.ch
www.vbs.admin.ch
www.armee.ch

Titelbild:

Neuzugang bei der Schweizer Luftwaffe:
Der Eurocopter EC635.

Das Wort des Kommandanten ad interim

Geschätzte Angehörige der Luftwaffe

Am 12. Juni 2008 hat sich auf der Kander bei Wimmis das tragische Bootsunglück ereignet. Es hat uns alle zutiefst erschüttert. Fünf unserer Kameraden fanden dabei den Tod. Wir trauern um:

- Obergefreiter Marc Burger
- Fourier Christian Mühlebach
- Wachtmeister Robert Ovcar
- Oberwachtmeister Marc Waldispühl
- Oberleutnant Patrick Wieland

Die Tragik der Ereignisse auf der Kander in Worte zu fassen fällt auch Monate nach dem Unglück schwer. Auch wenn Aussenstehende das Leid nicht in seiner gesamten Last erfassen können, war ich seit dem 12. Juni in meinen Gedanken oft bei den Angehörigen.

Ein solcher Unfall erschüttert durch seine Endgültigkeit. So sehr wir uns das Gegenteil wünschen, das Geschehene ist unabänderlich. Nun sind wir alle gefordert. In zwei Bereichen können – ja müssen – wir weiter aktiv bleiben: Einerseits gilt es immer noch, den Angehörigen und Freunden der Opfer die bestmögliche Betreuung zukommen zu lassen. Andererseits müssen die Anstrengungen weiter gehen, um die Sicherheit von Angehörigen der Armee und der Luftwaffe weiter zu erhöhen. Das immer vorhandene Restrisiko muss auf das absolute Minimum reduziert werden.

In beiden Bereichen sind wir tätig geworden und engagieren uns mit aller Kraft. Den Hinterbliebenen steht innerhalb der Luftwaffe eine Kontaktperson für alle Anliegen zur Verfügung. Sie nimmt diese entgegen und stellt sicher, dass sie

bearbeitet werden. Die Kontaktperson widmet sich ausschliesslich dieser Aufgabe.

Der zweite Bereich, in dem wir aktiv wurden und weiterhin sein werden, dient der Erhöhung der Sicherheit. Bei der Luftwaffe hat Sicherheit naturgemäss seit je her ein hohes Gewicht. Die Kultur des Debriefings und des konstruktiven, offenen Umgangs mit Fehlern wird gepflegt. Nicht zum Selbstzweck, sondern um stetig besser zu werden. Wir haben bereits einen hohen Standard erreicht. Doch das Kander-Unglück hat uns schmerzlich aufgezeigt, dass wir uns zwingend weiter verbessern müssen. Ein erster Schritt in diese Richtung war der unmittelbar nach dem Unfall ergangene Befehl des Chefs der Armee, mit dem gefährliche Übungen ohne unmittelbaren Bezug zum Kernauftrag verboten wurden. Dieser wird von uns vorbehaltlos umgesetzt. Darüber hinaus gebe ich Ihnen mein Wort, dass wir alles Erdenkliche und uns Mögliche unternehmen, um die Sicherheit der uns anvertrauten Frauen und Männer zu erhöhen. Jeder Unfall ist einer zuviel. Was in der Luft gilt, gilt auch am Boden: Wir haben einen **nationalen Auftrag**, den wir mit **erfolgreichen Einsätzen** erfüllen, dies mit **grösst möglicher Sicherheit** und maximal möglicher **Rücksichtnahme auf die Umwelt**.

Alle sind gefordert! Nehmen Sie Ihre Verantwortung wahr. Wir sind es unseren Kameraden schuldig, die im Dienst für unsere Luftwaffe und unsere Armee ihr Leben verloren haben. Danke.

*Divisionär Markus Gygax
Kommandant der Luftwaffe a.i.*



Der neue Helikopter: Eurocopter EC635

«Das Cockpit ähnelt jenem des Cougar»



Die Eurocopter EC635 werden in den nächsten Jahren die Alouette III ablösen.

In diesem Sommer hat die Luftwaffe den ersten von 20 Helikoptern vom Typ Eurocopter EC635 übernommen. ARMEE aktuell hat sich mit Major im Generalstab Werner Tarnutzer, Chef Einführung EC635, über sein neues Arbeitsgerät unterhalten.

Interview: David Marquis,
Kommunikation Luftwaffe

Bilder: Luftwaffe und David Marquis

Wie viele Stunden sind Sie selbst den EC635 schon geflogen?

Rund 100 Stunden. Am Anfang stand die Grundausbildung, die ich in Manching in Deutschland absolvierte. Darauf folgten die ersten Flüge in der Schweiz, bei denen wir den EC635 das erste Mal im Gebirge bewegen konnten. Inzwischen

habe ich weitere Flugstunden als Fluglehrer absolviert, um Schweizer Piloten auf dem auszubilden.

Was sind für Sie als Pilot die auffälligsten Unterschiede zur Alouette III?

Die Avionikrüstung des EC635 ist viel komplexer und bietet mehr Möglichkeiten als jene der Alouette. Rein fliegerisch liegt der grösste Unterschied beim Füsseinsatz bei den Pedalen. Der ummantelte Heckrotor – Fensteron genannt – erfordert viel Pedaleinsatz im Schwebeflug, aber fast keinen im Vorwärtsflug. Da die Hauptrotoren der beiden Helikopter nicht in die selbe Richtung drehen, muss der Pedaleinsatz auf der anderen Seite getätigt werden. Einen weiteren fliegerischen Unterschied stellt das Kufenlandegestell des EC635

dar. Es ist anders zu handhaben als die Räder der Alouette III.

Wie ist es möglich, die derzeit noch 35 Alouette und den VIP-Helikopter Dauphin durch nur 20 EC635 zu ersetzen?

Das Schlüssel-Element ist die hohe Verfügbarkeit des EC635. Ein moderner Helikopter hat einen geringeren Wartungsaufwand und kürzere Standzeiten für die Bereitstellung und den Betrieb. Dies ergibt eine hohe Verfügbarkeit, was wiederum die kleinere Flottengrösse bei gleichbleibendem Leistungsangebot ermöglicht.

Wie lange wird die Alouette III in der Schweiz noch zu sehen sein?

Seit diesem Jahr wird der Bestand an Alouettes kontinuierlich reduziert. Parallel dazu wird die Anzahl der im Einsatz stehenden EC635 erhöht. Einige wenige Alouette III werden noch bis im Jahr 2012 für die Luftwaffe fliegen. Dann geht die lange Epoche der militärischen Alouette in der Schweiz zu Ende.

Wofür wird der EC635 in der Schweizer Luftwaffe eingesetzt? Wird das Einsatzspektrum gegenüber der Alouette III erweitert?

Wie die Alouette verwenden wir auch die EC635 zum einen, um Truppen- und Passagiertransporte – inklusive VIP –, sowie Innen- und Aussenlasttransporte durchzuführen und um Aufträge ziviler Behörden wie Löscheinsätze, Überwachung von Grenzabschnitten zugunsten des Grenzwachkorps oder Unterstützung der Polizei zu erledigen. Ebenfalls analog zur Alouette III wird der neue Helikopter zum anderen in der Basisausbildung der Helikopterpiloten eingesetzt: für die Grundausbildung, für Landungen im Gebirge sowie für das Training von Lastenflügen und taktischen Flugverfahren. Neu gegenüber der Alouette ist die Möglichkeit, den Instrumentenflug durchzuführen und Einsätze in der Nacht zu leisten.

Ab wann wird die Truppe dem neuen Helikopter im WK begegnen?

Bis zum offiziellen Ende der Einführung des EC635 im Jahr 2010 wird lediglich die Berufsorganisation am neuen Helikopter ausgebildet. Inwiefern die Truppe später in der Bereitstellung und im Betrieb des EC635 geschult werden soll, ist zurzeit in Bearbeitung. Bereits jetzt ist er im Rahmen der Umschulungskurse auf diversen Militärflugplätzen zu sehen.

Die Alouette III werden in der Schweizer Luftwaffe oft von Milizpiloten geflogen. Ist dies auch für den Eurocopter EC635 vorgeesehen?

Auch bei den Piloten wird bis zum Ende der Einführung nur Berufspersonal ausgebildet. Die Milizpiloten werden primär auf den Cougar oder den Super Puma umgeschult.

Welchen Mehrwert bietet der EC635 für die Schulung der Helikopterpiloten?

Das Cockpit des EC635 hat eine ähnliche Philosophie und Bedienungscharakteristik wie jenes des Cougar und des modernisierten Super Pumas. Dadurch können viele Einsatzverfahren bereits auf dem kostengünstigeren EC635 ausgebildet werden. Bei der Umschulung auf den Cougar kann man dann auf diesem Know-how aufbauen. Der Ausbildungsaufwand auf dem Cougar kann somit reduziert werden.

Ist für den EC635 ein Simulator geplant?

Ab Anfang 2011 wird uns in Emmen ein eigener Simulator zur Verfügung stehen. Es wird uns dann möglich sein, einen wesentlichen Teil der Grundausbildung, vor allem die Schulung der Notverfahren, des Instrumentenflugs und des Nachtflugs, mit dem Simulator abzuwickeln. Mit

einem Simulator der neusten Generation kann man fast alle Verfahren schulen. Bis uns in der Schweiz ein Simulator zur Verfügung steht, verbringen die Piloten in den Umschulungskursen eine Woche in Norddeutschland. Dort werden die Notverfahren im Simulator trainiert.

Bringt es Vorteile, dass 16 EC635 von Ruag in Alpnach gefertigt werden?

Alpnach wird die Main Operation Base der EC635 der Schweizer Luftwaffe sein. Zwar wird der neue Helikopter auch auf anderen Flugplätzen stationiert, aber die grösseren periodischen Instandhaltungen werden in Alpnach durchgeführt. Die Fertigung bedeutet einen grossen Know-how-Gewinn für den Standort Alpnach, der uns auch längerfristig von Nutzen sein wird. Wenn man einen Helikopter selbst zusammenbaut, erhält man ein vertieftes Fachwissen in dessen Technik. ■

«Die Fertigung in Alpnach bringt einen grossen Gewinn an Know-how»

Beschaffung des EC635

Die Luftwaffe ersetzt ihre über 40 Jahre alten Helikopter vom Typ Alouette III gegenwärtig durch moderne Eurocopter EC635. Dieser Helikopter ist die militärische Version des EC135, von dem weltweit über 700 Exemplare im Einsatz stehen. Der erste neue leichte Transport- und Schulungshelikopter wurde in diesem Sommer von der Luftwaffe übernommen. Bis Mitte 2010 wird die Flotte auf 20 Einheiten, davon zwei in der VIP-Version – diese verfügt unter anderem über bequemere Sitze und eine Klimaanlage – ausgebaut. Die ersten vier Helikopter wurden noch bei Eurocopter in Donauwörth (Deutschland) gefertigt. Die Endmontage der restlichen 16 Einheiten erfolgt bei Ruag Aerospace auf dem Militärflugplatz Alpnach. Die Helikopter, die Bestandteil des Rüstungsprogramms 2005 waren, können in der Standardkonfiguration vier, im Maximum sechs Passagiere befördern.



Major im Generalstab Werner Tarnutzer ist Chef Einführung EC 635.

Jetpilotenausbildung auf dem PC-21

Weltpremiere in der Pilotenschule



Auch der Formationsflug gehört zum Trainingsprogramm, das die Pilotenschüler auf dem PC-21 zu absolvieren haben.

Die Jetpilotenklasse des Pilotenkurses 04 absolviert die Spartenausbildung auf dem Pilatus PC-21. Die Absolventen werden als erste Pilotenschüler direkt von einem Propellerflugzeug auf das Einsatzflugzeug F/A-18 umsteigen. Ende September zogen die Verantwortlichen der Pilotenschule eine erste Zwischenbilanz über das neue Ausbildungsverfahren.

Text: David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

Bilder: Luftwaffe und David Marquis

«Wir sind heute in der glücklichen Situation, über eine komplett neue Flotte von Ausbildungsflugzeugen zu verfügen», freute sich Oberst im Generalstab Fredy Prachoinig, Kommandant

der Pilotenschule der Luftwaffe, anlässlich der Medienkonferenz vom 30. September 2008 auf dem Militärflugplatz Emmen: Seit einem Jahr setze man für die Grundausbildung in Locarno die mit einem neuen Cockpit versehenen Pilatus NCPC-7 ein, nun stehe für die Jetpiloten der PC-21 zur Verfügung und demnächst könne die Helikopterausbildung auf dem Eurocopter EC635 absolviert werden. Der Ausbildungsverlauf der aktuellen Jetpilotenklasse stelle eine Weltpremiere dar: Die vier Absolventen werden nach den Ausbildungsblöcken auf NCPC-7 und PC-21 direkt auf den Kampffjet F/A-18 Hornet umsteigen. «Wir sind überzeugt, dass dies gelingen wird. Allerdings beinhaltet eine Premiere immer gewisse Überraschungsmomente», sagte Prachoinig. Der Kommandant der

Pilotenschule erinnerte auch daran, dass in den vergangenen Jahren – nachdem im Jahr 2003 aus Kostengründen auf den Jet-Trainer BAe Hawk Mk. 66 verzichtet werden musste – mit dem F-5 Tiger ein Flugzeug verwendet wurde, das für die Ausbildung etliche Nachteile mit sich brachte: «Wir hatten keinen Simulator mehr zur Verfügung und mussten Abstriche im Bereich der Avionik und der Waffensysteme machen.» Umso positiver bewertete Prachoinig die Einführung des PC-21: «Dies ist wie der Wechsel von einer mechanischen Schreibmaschine auf einen modernen Computer.» Mit dem Jetpilotenausbildungssystem (JEPAS), das nicht nur aus einem Flugzeug, sondern auch aus einem Missionsplanungs- und einem Debriefingsystem sowie ab Ende 2010 auch aus einem Simula-

tor besteht, verfüge man nun über ein «geniales Werkzeug für die Pilotenausbildung». Das neue Flugzeug weise bezüglich der Avionik viele Ähnlichkeiten mit dem NCPC-7 auf und sei mit seiner Unterstützung bei der Flugsteuerung, dem Navigationssystem und dem Datenlink auf dem neusten Stand. Dies, so Oberst im Generalstab Prachoinig, sei aber auch notwendig: «Das Ausbildungsflugzeug muss dem Einsatzflugzeug gerecht werden.» Und hier spiele die moderne Elektronik eine wichtige Rolle, denn ein Militärpilot müsse heute nicht nur ein Pilot, ein Offizier und ein Kämpfertyp sein: «Es ist eine neue Anforderung hinzugekommen: Wir benötigen für die modernen Flugzeuge Piloten, die begabte Systemmanager sind.»



Die Jetpiloten-Klasse des Pilotenkurses 04 vor einem Pilatus PC-21: Christoph Käppeli, Cédric Aufranc, Alain von Büren und Cyril Johner (von links).

Direkt auf den Kampfjet

Die Anforderungen an einen Jetpiloten sind also sehr gross. Oberst Thierry Goetschmann, Kommandant Spartenausbildung Jet und Helikopter, erläuterte, wie die Kandidaten an diese Anforderungen herangeführt werden. Am Anfang steht die militärische Ausbildung zum Offizier. Anschliessend wird ein gut dreijähriges Aviatik-Studium absolviert, welches das Erlangen der zivilen Berufspilotenlizenz beinhaltet. Anschliessend folgt die einjährige Grundausbildung auf dem NCPC-7. Während eines weiteren Jahres wird die Spartenausbildung Jet oder Helikopter absolviert. Nach über fünf Jahren steht dann die Brevetierung an. Anschliessend werden die Jetpiloten auf die F/A-18 umgeschult. In der Spartenausbildung der Jetpiloten bringe der PC-21 gegenüber dem F-5 Tiger nun massive Vorteile: «Das Flugzeug ist 30 Jahre neuer. Nebst der besseren Avionik benötigen wir auch wesentlich weniger Treibstoff und verursachen deutlich weniger Lärm.» Doch Goetschmann verschwieg auch die Probleme bei der Einführung der PC-21 nicht. So bedauerte er etwa, dass der Simulator aus Kostengründen erst Ende 2010 beschafft werden kann: «Das Training im Simulator ist

sicherheitsrelevant. Zudem könnten damit teure Flugstunden eingespart werden.» Ein weiteres Problem seien die Trainingsräume, die nicht zum gewünschten Zeitpunkt zur Verfügung standen: «Beim Training mit dem PC-21 wird viel mit Blick auf die Instrumente geflogen. Macht man dies im unkontrollierten Luftraum, so ist das Kollisionsrisiko sehr gross. Dies können wir nicht verantworten.»

Ähnlichkeiten mit der F/A-18

Oberstleutnant Michael von Jenner, Cheffluglehrer PC-21, erläuterte wie es möglich ist, von einem Propellerflugzeug direkt auf die F/A-18 umzusteigen: «Wir nutzen die Möglichkeiten aus, die uns der PC-21 bietet und führen die Piloten auf diesem Typ in die Cockpittechnologie eines modernen Kampfflugzeugs ein.» Man habe die Software so weit wie möglich an die F/A-18 angepasst. Die PC-21 verfügte – analog zur Hornet – über ein Head up Display, das Daten im Sichtfeld der Piloten darstellt und HOTAS (Hands on Throttle and Stick), also ein Bedienkonzept, bei dem Steuerknüppel und Schubhebel nur selten losgelassen werden müssen. «So wollen wir die

Schüler im Managen komplexer Situationen und Systeme ausbilden», erklärte von Jenner. Der PC-21 erlaube sogar Luftkämpfe «zwei gegen zwei» ausserhalb der Sichtweite zu trainieren. Für die gesamte Ausbildung sind pro Flugschüler 210 Flüge vorgesehen. Um diese durchführen zu können sind rund 180 Support-Flüge mit weiteren Flugzeugen notwendig. Beim Tiger waren es noch 279 Flüge des Schülers und 210 Supportflüge. Oberstleutnant von Jenner fügte an: «Wir haben die Ausbildung auf eine kürzere Zeit verdichtet, deshalb finden mehr Flüge am Doppelsteuer statt.» Sobald der Simulator zur Verfügung stehe, könne man die Zahl der Flüge um weitere 40 bis 50 reduzieren.

Die Zwischenbilanz des Cheffluglehrers fällt mehrheitlich positiv aus: «Der PC-21 entspricht fliegerisch unseren Erwartungen. Die Verfügbarkeit ist gut. Allerdings haben wir – wie bei einem neuen System zu erwarten – auch mit einigen Kinderkrankheiten zu kämpfen.» So sei beispielsweise die Entwicklung der Software noch nicht vollständig abgeschlossen und auch die Systeme für Missionsplanung und Debriefing seien noch nicht vollständig funktionsfähig. ■

Einsätze an der EURO 08

Die Luftwaffe war am Ball

Während der EURO 2008 warf die Luftwaffe ihr ganzes Können in die Wagschale. Luftpolizeidienst, Lufttransport und Luftaufklärung waren die wichtigsten Leistungen, welche zugunsten der Städte, der Kantone und des Grenzwachtkorps geleistet wurden. ARMEE aktuell hat vier Dienstleistende bei ihrem Einsatz besucht.

Peter Brotschi, Fachstab Kommunikation LW

David Marquis, Kommunikation LW

«Wir können nun anwenden, was wir sonst nur trainieren.»

Während der EURO 08 standen rund 200 Angehörige der Fliegerabwehr im Einsatz. Ihr Auftrag war für einmal nicht das Abwehren von Flugzeugen, sondern die Überwachung von Flugbewegungen im unteren Luftraum in Bern und Basel. Der 28-jährige Oberwachtmeister Martin Ochsenbein fungiert dabei als Stellvertretender Sensorzugführer. «Unser Hauptauftrag ist, während der Spiele in Bern und Basel laufend Bilder in die Operationszentrale der Luftwaffe zu liefern. Ich muss also dafür besorgt sein, dass die Sensoren funktionieren, aber auch, dass es der Truppe gut

geht», erklärte er. Durch das Pendeln zwischen den beiden Spielorten hatte Ochsenbein lange Arbeitstage: Zuerst wurde die Stellung bezogen, dann wurden während Stunden Luftlagebilder produziert und schliesslich musste die Stellung wieder abgebaut werden. «Die Einsätze dauern über 24 Stunden. Gerade für uns Kader liegen nur drei Stunden Schlaf drin. Das geht an die Substanz», so der Oberwachtmeister. Trotz der hohen Arbeitsbelastung hielt Ochsenbein fest: «Dieser Einsatz macht grossen Spass. Wir können endlich einmal anwenden, was wir sonst nur trainieren.» Durch die langen Arbeitszeiten hatte Oberwachtmeister Ochsenbein kaum Gelegenheit, sich die Fussballspiele anzuschauen. Trotzdem sei ihm immer klar gewesen, in welchem Rahmen sein Einsatz stattfand: «Wir arbeiten in unmittelbarer Nähe der Stadien. Von einem Sensor-Standort aus kann man sogar die Zuschauer im Stadion sehen.»

Der fliegende Verkehrspolizist

Oberleutnant Andrin Witschi war einer der Piloten, die den Luftraum über den Stadien am

Steuerknüppel von F/A-18-Kampffjets und PC-7-Propellerflugzeugen schützten. Die Fussballfans haben aber nur die PC-7 zu sehen bekommen. «Mit diesen Maschinen fliegen wir relativ nahe an den Stadien. So können Flugzeuge, die sich unerlaubt im Luftraum aufhalten, rasch abfangen werden, ohne dass wir viel Lärm verursachen», erklärte Witschi. Während die PC-7 einen definierten Radius rund um die Stadien im Auge behielten – darin durften sich nur Linen- und Charterflugzeuge sowie Rettungshelikopter bewegen – hielten sich die F/A-18 in grosser Höhe bereit. Witschi erklärte: «Die Jets würden bei einem schwerwiegenden Verdacht als Waffenträger fungieren.» Die EURO 08 war für den Oberleutnant ein besonderer Einsatz: «Jetzt sieht die Öffentlichkeit, wofür wir trainieren. Wir sind ein Mosaikstein im Gefüge, das notwendig ist, um diesen Anlass durchführen zu können.»

Fliegen mit dem «Bergsteiger-Gstättli»

Der Gefreite Alex Bögli (29) war als Loadmaster in der der Lufttransportkompanie 3 im Einsatz. Stans zur Mittagsstunde. Eben landet der Super



Oberwachtmeister Martin Ochsenbein.



Oberleutnant Andrin Witschi vor einem der an der EURO 08 eingesetzten PC-7.

Puma T-321 in der Nähe der Wache. Kaum haben die drei Räder den Boden berührt, schiebt der Gefreite Alex Bögli die Kabinentüre nach hinten. Er springt aus dem Heli, salutiert und weist den Passagieren – hohen Offizieren des Heeres – ihre Plätze zu. Mit geübtem Blick kontrolliert Bögli, ob die sieben Passagiere angeschnallt sind, dann schliesst er die Türe und meldet den Piloten den Klarstand der Kabine. Der diplomierte Informatiker und Software-Entwickler Bögli ist bereits ein erfahrener «Lufttransporter». Einmal im Jahr, wenn der Wiederholungskurs ansteht, wechselt bei ihm das Arbeitsgerät vom Computer zum Helikopter. Die Aufgaben eines Helikopterwarts sind vielfältig und abwechslungsreich: Bereitmachen der Helikopter mit den technischen Kontrollen, der Betankung und der Konfiguration mit der richtigen Ausrüstung. Wichtig ist auch die Begleitung des Fluges als Loadmaster. Als drittes Besatzungsmitglied arbeitet er sehr eng mit den Piloten zusammen: Bei Aussenlandungen im Gelände öffnet der Loadmaster beispielsweise die Kabinentüre und neigt sich nach draussen, um den vorgesehenen

Landeort nach Hindernissen abzusuchen, die für die Räder oder den Heckrotor gefährlich werden könnten. Darum sind die Loadmaster auch mit einem «Bergsteiger-Gstättli» gesichert.

Ein Bähnler im Flugdienst

Die Drohnen der Schweizer Luftwaffe liefern den Einsatzleitern von Polizei und Grenzschutz während der EURO 08 Bilder der aktuellen Lage live in die Einsatzzentrale. Diese dienen dort als wertvolle Entscheidungsgrundlage. Damit die Bilder der Drohne an den subsidiären Besteller geliefert werden konnten, war eine ganze Reihe von Fachleuten notwendig. Einer davon war der 25-jährige Gefreite Slavko Djuric, Drohnen-Mechaniker in der Drohnenkompanie 7/1, der seinen Dienst während der EURO 2008 in Emmen leistete. «Im Handbuch ist klar festgelegt, welche Kriterien eine Drohne erfüllen muss, damit sie gestartet werden darf. Diese Punkte kontrollieren wir, bevor die Drohne auf dem Startkatapult platziert wird», erklärte der Gefreite. Vorgängig festgelegt werde auch die Druckeinstellung des Katapults: Sie hängt

von Faktoren wie Drohngewicht, Wind, Temperatur und Meereshöhe ab. Wenn der Motor einmal laufe, stünden die Mechaniker in engem Kontakt mit dem Drohnenpiloten. «Besteht der Motor die letzten Checks, so entriegeln wir das Katapult. Der Pilot kann die Drohne anschliessend per Knopfdruck starten», erklärte der Drohnen-Mechaniker. Slavko Djuric sieht durchaus Parallelen zwischen seiner zivilen Arbeit als Polymechaniker bei der SBB und seiner militärischen Tätigkeit in der Drohnenkompanie 7/1: «Auch bei der SBB habe ich mit elektronischen und mechanischen Komponenten zu tun. Der grösste Unterschied ist, dass man in der Fliegerei für jeden einzelnen Arbeitsschritt zertifiziert sein muss.» Die von der Polizeikorps und vom Grenzschutzkorps während der EURO 08 bestellten Drohnenflüge dauerten teils bis tief in die Nacht. Dies schien den Drohnen-Mechaniker aber nicht zu stören: «Ich habe das Gefühl, in meinem WK etwas Sinnvolles zu tun. Immerhin werden unsere subsidiären Leistungen von der Polizei und vom Grenzschutzkorps immer wieder angefordert.» ■

«Ich habe das Gefühl, in meinem WK etwas Sinnvolles zu tun.»



Der Gefreite Alex Bögli kam als Loadmaster im Super Puma zum Einsatz.



Der Gefreite Slavko Djuric an einer Drohne.

Die Luftwaffe an der Gehla in Chur

Verkehrspolizisten der Lüfte



Der Super Puma war eine der Hauptattraktionen an der Gehla in Chur.

Das VBS war vom 29. August bis am 7. September an der Bündner Herbstmesse Gehla in Chur präsent. Die Mittel der Schweizer Armee konnten aus nächster Nähe betrachtet werden. Mit von der Partie war auch die Luftwaffe – unter anderem mit einem Super Puma.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

Der Ausstellungspavillon des VBS, in der Nähe des Churer Waffenplatzes gelegen, nahm eine beeindruckende Fläche ein. Jede Ecke wurde genutzt, um die Systeme, Aufträge und Tätigkeiten der Armee zu präsentieren. Hunderte von Angehörigen der Armee, die meisten davon Milizler, standen den Besucherinnen Red und Antwort. Einen Höhepunkt aus Sicht der Luftwaffe bildete der Anlass des Kommandanten der Luftwaffe a.i., Divisionär Markus Gyax. Dieser fand am 2. September statt und lockte eine erlesene Gruppe von Gästen aus der nationalen und kanton-bündnerischen Politik sowie

hochrangige Offiziere an die VBS-Ausstellung. Divisionär Gyax ging in seiner Ansprache auf die drei Aufträge der Luftwaffe – Luftverteidigung, Lufttransport und Nachrichtenbeschaffung – ein, über die man sich auch im Rahmen der Ausstellung eingehend informieren konnte.



Divisionär Markus Gyax, Kommandant Luftwaffe a.i., schilderte die Verhältnisse im Schweizer Luftraum.

Ein besonderes Augenmerk richtete er dabei auf die Luftverteidigung, insbesondere den Luftpolizeidienst: «Über Europa sind tagsüber jeweils rund 2500 Flugzeuge gleichzeitig unterwegs. Die Situation ist ähnlich wie auf der Autobahn: Wenn die Polizei nicht kontrolliert, gibt es ein Durcheinander.» Solche Kontrollen beinhalten etwa das Abfangen von Flugzeugen, deren Kommunikationssysteme ausgefallen sind. Sie werden anschliessend bis zur sicheren Landung begleitet. Ein zweiter wichtiger Aspekt des Luftpolizeidienstes ist die Kontrolle von Überflügen ausländischer Staatsluftfahrzeuge. «Unsere Aufträge sind klar, die Ressourcen aber zu knapp», resümierte Markus Gyax. Notwendig sei nicht nur eine Aufstockung der Stellen, sondern auch ein Ersatz der aus den 1970er-Jahren stammenden Tiger-Flotte, die nicht allwettertauglich ist. Mit den vorhandenen 33 F/A-18 könne der Luftpolizeidienst nur über eine begrenzte Zeit während 24 Stunden am Tag aufrecht erhalten werden.

Interessiertes Messepublikum

Die Ausführungen des Kommandanten a.i. wurden in der Ausstellung verdeutlicht. So konnte man sich auf einer Leinwand die aktuelle Luftlage in der Schweiz mit allen Flugbewegungen anschauen. «Für mich ist es wichtig, den Leuten zu vermitteln was in der Luft passiert und wie eng die Trainingsräume der Luftwaffe inzwischen geworden sind», sagte Chefadjutant Peter Rytz, Leiter des Bereichs Luftwaffe an der Gehla. Gerade in Chur sei aber auch die Präsenz des Super Pumas sinnvoll: «Während des WEF ist hier ein provisorischer Heliflugplatz. Die Anwohner müssen dann viel Lärm erdulden. An der Gehla können wir ihnen nun die Hintergründe dieses Einsatzes aufzeigen.» Das Publikum in Chur sei im Allgemeinen sehr interessiert und aufgeschlossen gewesen, konstatierte Rytz: «Die Besucher stellen weniger negativ-kritische Fragen als vor einem Jahr an der Züspa.»

«Tagsüber fliegen rund 2500 Flugzeuge gleichzeitig über Europa.»

Hauptmann Peter-Christian Müller

Als einer der Höhepunkte der Gehla konnte ein Super Puma der Luftwaffe besichtigt werden. «Hier in diesem Zelt erscheint der Helikopter noch grösser als sonst», stellte Hauptmann Peter-Christian Müller, Milizpilot in der Lufttransport Staffel 8 und im Zivilleben Airbus-Pilot bei Swiss, fest. Die Reaktionen des Publikums seien sehr positiv gewesen: «Wenn die Besucherinnen und Besucher um die Ecke kamen, konnte man vielen die Freude im Gesicht ablesen.» Den Fachleuten der Luftwaffe seien viele Fragen zum Helikopter gestellt worden: «Die meisten waren technischer Natur, Kritik gab es kaum.» Müller, selbst ein Bündner, schätzt die Möglichkeit, sein militärisches Arbeitsgerät einem breiten Publikum zu präsentieren: «Viele kennen unsere Helikopter nur aus den Medien. Wer einen Super Puma aus der Nähe gesehen hat, bringt nachher oft mehr Verständnis für unsere Tätigkeit auf.» Deshalb schätzt er es auch, dass sich das VBS in diesem Jahr an der Gehla präsentiert hat: «Im Kanton Graubünden sind wir nur selten präsent.»

Wachtmeister Roger Bosshard

Etwas diskret und ausserhalb der Zelte wurde das Fliegerabwehr-Lenk Waffen-System «Rapier» präsentiert. «Leider können wir wegen der erforderlichen Sicherheitsabstände unser Radar nicht in Betrieb nehmen. Deshalb bewegt sich bei uns nichts und wir fallen auch nicht sonderlich auf», bedauerte Wachtmeister Roger Bosshard, der dem Publikum Red und Antwort stand. Die Begegnungen mit den Gehla-Besuchern seien meist positiv gewesen. «Es gab auch vereinzelt Kritik an der Armee, die meisten Fragen waren aber technischer Natur.» So hätten sich viele Messebesucher dafür interessiert, aus welchem Land «Rapier» stammt und wie weit mit den Lenk Waffen geschossen werden kann. «Im Laufe der Gehla konnte ich auch viele interessante Gespräche führen, beispielsweise mit älteren Besuchern, die von ihrer eigenen Dienstzeit erzählten», sagte Bosshard, der von Beruf kaufmännischer Angestellter ist und seinen Militärdienst als Durchdiener in Emmen leistet. Sein Einsatz im Dienste der Öffentlichkeitsarbeit war mit dem Ende der Gehla noch nicht zu Ende: Gleich anschliessend präsentierte er das Rapier-System an der «Comm'08» in Frauenfeld.

Hauptmann Martin Vetter

Vor allem das jüngere Publikum konnte sich für den F/A-18-Simulator begeistern, an dessen Steuerknüppel man sich an der Gehla setzen konnte. Eine kurze Einführung in die Jetfliegerei gab Hauptmann Martin Vetter, bekannt als Solist des PC-7 TEAM. «Wir versuchen hier aufzuzeigen, was nötig ist, um einen Jet fliegen zu können», sagte er. Vielen Besucherinnen und Besuchern sei der Beruf des Militärpiloten und dessen Tätigkeit weitgehend unbekannt. «Unser Auftritt hier ist eine ideale Plattform, um unsere Arbeit vorzustellen. Das Publikum zeigt grosses Interesse und ist uns gegenüber mehrheitlich positiv eingestellt», so Vetter. Er bedauerte, dass relativ wenige 17- bis 20-Jährige zugegen waren. In diesem Alter haben Jugendliche nämlich die Gelegenheit, sich für die fliegerische Abklärung SPHAIR anzumelden, die der Einstieg in die Militärfliegerei ist. Vetter freute sich aber auch über die ganz kleinen Besucher, die sich an den Steuerknüppel des Simulators wagten: «Wir versuchen die Faszination für das Fliegen zu wecken. Vielleicht kehren sie ja später zu uns zurück und melden sich für SPHAIR an.»



Beförderungsfest der Flab

Führungskräfte mit Profil

Die drei Lehrverbände der Luftwaffe führen jeweils vor dem Beginn der Verbandsausbildung eine Gesamtbeförderungsfest durch. Dabei werden die neuen Wachtmeister, Hauptfeldweibel, Fouriere und Leutnants ernannt. ARMEE aktuell hat anfangs Juni im Forum Fribourg einen Augenschein beim Lehrverband Flab 33 genommen.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe (Text)
und Fachof Christophe Ruchonnet, C Medien
LVb Flab 33 (Bilder)

Feldprediger Hauptmann Guido Estermann überraschte etwas, als er am Schluss der Fest ein Velorad aus einer Plastiktüte zog. Immerhin war man bei der Luftwaffe zu Gast und da schweiften die Gedanken für gewöhnlich eher zu Flügeln und Propellern. Doch Estermanns Gleichnis traf ins Schwarze und bildete eine exzellente Zusammenfassung der Fest. «Ihre Funktion entspricht jener der Radnabe. Es braucht Ihre Persönlichkeit, damit sich das Rad dreht», sagte der Feldprediger an die angehenden Kaderleute gewandt. Er machte weitere Parallelen zum Velorad aus. So brauche man auch Luft – also Durchhaltewillen – um seine militärische Führungsfunktion wahrzunehmen. «Sie müssen zudem das notwendige Profil haben, um bei Ihrer Aufgabe nicht zu stürzen», sagte Hauptmann Estermann.

«Ihre Funktion entspricht jener der Radnabe. Es braucht Ihre Persönlichkeit, damit sich das Rad dreht.»

Mit gutem Beispiel vorangehen

Der Feldprediger war zwar der einzige Redner, der ein Velorad aus der Tüte zog, das Thema des Profils – vor allem der profilierten Persönlichkeit – zog sich aber wie ein roter Faden durch den Nachmittag. Oberst im Generalstab Jean-Paul Buschauer, Kommandant des Lehrgangs Sichtwetterflab Grund- und Weiterausbildung in Payerne, sagte zu den frisch beförderten Unteroffizieren und höheren Unteroffizieren: «Mit



Brigadier Marcel Amstutz, Kommandant des Lehrverbandes Flab 33 (rechts) überreichte den brevetierten Offizieren den Dolch als Symbol ihrer neu erlangten Führungsfunktion.

gutem Beispiel voranzugehen ist nicht eine von vielen Möglichkeiten, Menschen zu beeinflussen. Es ist die einzige Möglichkeit.» Er empfahl den jungen Kadern einen konsequenten Führungsstil: «Die Rekruten wünschen sich Chefs, die wissen, was sie wollen!» Es gelte aber auch, die Unterstellten vor unnötigen Gefahren und Risiken zu bewahren. Am Ende seiner Ansprache nahm Buschauer noch einmal das Thema «Profil» auf: «Letztlich ist es nicht der Dienstgrad,

der entscheidet, ob Sie ein guter Chef sind. Es ist Ihre Person.» Nach diesen Worten beförderte der Oberst im Generalstab 34 Obergefreite zu Wachtmeistern und je drei Wachtmeister zu Fourieren und Hauptfeldweibel. Im Anschluss nahm Oberst Reinhard Siegfried, Kommandant des Lehrgangs Allwetterflab Grund- und Weiterausbildung in Emmen, die Beförderung der Angehörigen aus seiner Schule vor. Es wurden 33 Obergefreite zu Wachtmeistern und ebenfalls



Grossratspräsident Patrice Longchamp überbrachte das Grusswort des Gastgeberkantons Freiburg.

Erste Gesamtbeförderungsfeier beim Lehrverband Flieger 31

Am 30. Mai 2008 lud der Lehrverband Flieger 31 zum ersten Mal zu einer Gesamtbeförderungsfeier ein. Unteroffiziere, höhere Unteroffiziere und Offiziere erhielten in der Collégiale St-Laurent in Estavayer-le-Lac gleichzeitig ihren neuen Dienstgrad. Die Feier stand unter der Leitung von Brigadier Peter Egger, Kommandant Lehrverband Flieger 31 (LVb FI 31), Oberstleutnant Yves Grau, Kommandant der Flieger Rekruten- und Unteroffizierschule 81, und Oberst Giordano Elmer, Kommandant Verbandsausbildung in der Flieger Offiziersschule 82. Als Redner traten Thérèse Meyer-Kaelin, Nationalrätin aus dem Kanton Freiburg, Feldprediger Hauptmann Thomas Ruckstuhl sowie Brigadier Peter Egger auf.

An der Feier wurden insgesamt 48 Angehörige des LVb FI 31 brevetiert. 28 Obergefreite bekleiden neu den Grad eines Wachtmeisters und fungieren somit als Gruppenführer. Drei Wachtmeister wurden zum Fourier befördert, drei weitere zum Hauptfeldweibel. 14 Oberwachtmeister wurden als Offiziere brevetiert.

Sie bekleiden nun den Grad eines Leutnants und fungieren als Zugführer. Ab dem 9. Juni galt es für die frisch beförderten Kader ernst: Sie hatten ihren Praktischen Dienst beim Kommando der Offiziersschule 82 zu leisten. Vorher stand aber noch ein Apéro, der in der Salle de la Prillaz in Estavayer-le-Lac serviert wurde, an.

Die Beförderungsfeier lockte namhafte Ehrengäste an den Neuenburgersee. So waren nebst den drei Rednern der Freiburger Grossrat Michel Zadory, Dominique Catillaz, Präsident des Generalrats von Estavayer-le-Lac, Albert Bachmann, Gemeindepräsident von Estavayer-le-Lac, sowie Vertreter des kantonalen Büros für militärische Angelegenheiten anwesend. Aus dem militärischen Bereich waren Oberst im Generalstab Werner Epper, Vizedirektor der Militärakademie, Oberst im Generalstab Denis Rabattel, Kommandant der Koordinationsstelle 1, und Oberst im Generalstab Pierre Hulmann, Chef Ausbildung im Luftwaffenstab, zugegen.

je drei Wachtmeister zu Fourieren und Hauptfeldweibeln ernannt.

Mehr geben als nehmen

Die Menge der Angehörigen der Armee, die auf die Bühne traten, sich bei ihrem Kommandanten militärisch anmeldeten und nach erfolgten Handschlag wieder abmeldeten, war eindrücklich. «Es macht echt Freude!», sagte Brigadier Marcel Amstutz, Kommandant des Lehrverbandes Flab 33. Er war es dann, der anschliessend die Beförderungen zum Leutnant vornahm. «Sie nehmen als Chef nun eine Ihnen eher unbekannte Position ein», sagte der Brigadier. Als Offizier bekleide man nicht nur innerhalb der Armee einen Chefposten: «Man kann keine klare Grenze zum Beruf und zum Privatleben ziehen. Ihre Führungskompetenzen werden auch von Ihren Arbeitgebern genutzt werden. Auch Ihre Freunde sehen Sie nun als Kader der Armee an



Foto: LVb FI 31

Die Brevetierung fand in der Collégiale St-Laurent in Estavayer-le-Lac statt.

und werden Ihnen entsprechende Fragen stellen.» Als Offizier übernehme man Verantwortung gegenüber dem Land und den Unterstellten. «Ein guter Offizier zu sein ist ein grosses Ziel», sagte Amstutz. Man müsse sich immer wieder einsetzen und mehr geben als nehmen: «Der Weg ist steinig. Es wartet kein Sonntagsspaziergang auf Sie!» Als Symbol für ihren neuen Rang übergab

der Brigadier 22 Offizieren, 15 aus Emmen und 7 aus Payerne, den Dolch.

Führen in einer schwierigen Zeit

Die Grussbotschaft des Gastgeberkantons Freiburg überbrachte Grossratspräsident Patrice Longchamp. «Sie übernehmen Ihre Führungsaufgaben in einer schwierigen Zeit. Einerseits

wird die Armee immer wieder zur Diskussion gestellt. Andererseits drohen Gefahren wie Terrorismus und Umweltkatastrophen», sagte er. Dann kam auch er auf den hohen Stellenwert des persönlichen Profils zu sprechen: «Ihr Grad bürdet Ihnen mehr Aufgaben auf, als er Ihnen Rechte gibt. Um erfolgreich Führen zu können brauchen Sie deshalb Ihre Persönlichkeit.» ■

«Der Weg ist steinig. Es wartet kein Sonntagsspaziergang auf Sie!»



Die sieben zum Leutnant brevetierten Offiziere freuten sich über ihren neuen Dienstgrad.

Notlandung in Payerne

Zivilflugzeug sicher zu Boden gebracht

Ein nicht alltägliches Ereignis spielte sich am 28. Mai 2008, kurz nach 17.35 Uhr, auf dem Militärflugplatz Payerne ab. Ein ziviles Eigenbauflugzeug vom Typ Glasair 3, das sein Fahrwerk nicht komplett ausfahren konnte, nahm eine Bauchlandung vor. Die Insassen konnten dem Flugzeug unverletzt entsteigen.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

Die beiden Piloten befanden sich mit der Glasair 3 auf einem Ausbildungsflug. Nach dem Start auf dem Birrfeld absolvierte die Besatzung einige «Touch and Go» in Grenchen. Sie beabsichtigte später dort zu landen. Da das rechte Hauptfahrwerk aber nicht mehr ausgefahren werden konnte, entschied man sich, nach Payerne auszuweichen. Oberstleutnant im Generalstab Michael Leuthold, Kommandant des Geschwaders 11, das auf dem Militärflugplatz Payerne beheimatet ist, erklärt: «Wir wurden vom Flugplatz Grenchen benachrichtigt, dass die Glasair 3 wegen unserer 2800 Meter langen Piste zu uns ausweicht. Daraufhin haben wir das Unfallpikett und eine zivile Ambulanz alarmiert.» Mit Michael Leuthold, Flugdienstleiter Oberstleutnant Christian Guillaume sowie Hauptmann Thomas Peier, der als HOPA (Hornet Operations Payerne) fungierte, waren drei Berufsmilitärpiloten zugegen. Michael Leuthold hat Funkkontakt mit dem Piloten aufgenommen: «Dieser hatte bereits alle Massnahmen gemäss seiner Checkliste ausgeführt und mehrfach erfolglos versucht, das Fahrwerk auszufahren. Ich schlug vor, das Fahrwerk in einer Parabel bei null g – also in einer Situation, in der keine Beschleunigungskräfte wirken – auszufahren. Doch auch dies führte nicht zum Ziel.»

Beide Insassen unverletzt

Der Pilot der Glasair 3 habe nun zwei Entscheidungen fällen müssen. Einerseits ging es



Bild: Luftwaffe

Das Unfallpikett des Militärflugplatzes Payerne eilte nach der Bauchlandung sofort zum Flugzeug.

darum, ob er mit dem teilweise ausgefahrenen Fahrwerk oder direkt auf dem Bauch landen sollte. Andererseits hatte er zu entscheiden, ob er für die Landung die Piste oder eine Grasfläche verwenden wollte. «Diese Entscheidungen lagen alleine beim Piloten. Wir konnten ihn nur beraten», erklärt Leuthold. Der Pilot habe sich dazu entschlossen, eine Bauchlandung mit ausgeschaltetem Motor vorzunehmen. Wegen der hohen Landegeschwindigkeit der Glasair 3 wurde die Bauchlandung auf der Hauptpiste ausgeführt, da keine lange Graspiste zur Verfügung stand. «Der Pilot hat das Flugzeug so gelandet, dass kaum Schaden entstand. Beide Insassen konnten unverletzt aussteigen», so Leuthold. Dennoch waren das Unfallpikett – eine auf die Militärflugplätze spezialisierte Feuerwehr – und der Flugdienstleiter auf der Piste zur Stelle. Bereits vorgängig waren die Rettungsflugwacht, das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und das

Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) informiert worden. Das Flugzeug wurde nach einigen Reparaturen, unter anderem am Propeller, am 15. Juli wieder nach Grenchen geflogen. An der Piste in Payerne entstand kein Schaden.

Lange Piste und Unfallpikett

Wieso bot sich nun aber gerade der Militärflugplatz Payerne für diese Notlandung an? «Der Hauptgrund war unsere lange Piste», sagt Geschwader-Kommandant Leuthold. Vergleichbare Pistenlängen hätten im zivilen Bereich nur grosse Flughäfen wie Kloten oder Genf: «Dort würde man mit einer solchen Notlandung aber den gesamten Flugverkehr blockieren.» Ein weiterer Vorteil von Payerne war das Unfallpikett. Dieses ist zwar nicht mit jenem der grossen Flughäfen zu vergleichen, es stehen aber wesentlich mehr Mittel zur Verfügung als auf Regionalfeldplätzen. ■

WEF 2008: Zu Besuch bei der Luftwaffen Nachrichtenabteilung 6 (LW Na Abt 6)

«Kleines, aber wichtiges Rädchen»



Oberstleutnant Jürg Bürgin ist wenn immer möglich an vorderster Front.

Die Armee ist präsent am World Economic Forum (WEF) 2008 in Davos. Vor allem sieht man Sicherheitskräfte oder Transporthelikopter im Einsatz. Viel stiller, aber nicht minder wichtig, ist jedoch der Auftrag der LW Na Abt 6: Im Gebiet rund um Davos sammeln 27 Nachrichtenposten Daten zu Flugbewegungen und meteorologischen Verhältnissen.

Hauptmann Bernhard Bischoff

Frau Holle schüttelt ihre Duvets aus, es schneit dicke Flocken – tieffliegende Flugzeuge oder Gleitschirmflieger sind nicht zu erwarten an diesem Nachmittag. Und doch sitzt die Mannschaft aufmerksam im Nachrichtenposten (Na Po) und beobachtet das ihr zugewiesene Gebiet. Der Kommandant der LW Na Abt 6, Oberstleutnant Jürg Bürgin, ist zufrieden mit dem Einsatz seiner AdA: «Wir sind jetzt in der dritten WK-Woche und die Stimmung ist in den Kompanien sehr gut. Vor allem der Live-Einsatz am WEF moti-

viert besonders – wird doch nicht nur «trocken» geübt; unsere Arbeit wirkt sich direkt aus. Wird eine Meteo-Meldung falsch abgesetzt, kann ein Transportflug nicht wie geplant stattfinden. Die Zusammenhänge werden allen laufend bewusst, wir handeln nicht losgelöst, sondern sind ein kleines, aber wichtiges Rädchen im Verbund.» Zwei seiner Kompanien stehen zu Gunsten des WEF im Einsatz, zwei trainieren mit der Übung MOBILE die Auftragsbefüllung und halten sich bereit, die WEF-Kompanien bei Bedarf zu unterstützen.

Flugbewegungen erfassen

In erster Priorität melden die WEF-Kompanien Daten zu Flugbewegungen. Da die Täler rund um Davos häufig im Radarschatten liegen, sind die optischen Meldungen der tieffliegenden Flugobjekte sehr wichtig. In zweiter Priorität werden Meteo-Daten gesammelt, was vor allem den Lufttransport-Einheiten zugute kommt. Dazu kommen Meldungen zu speziellen Nachrichtenbedürfnissen, etwa Starts

von Gleitschirmfliegern oder Deltaseglern. 27 Na Po bilden das WEF-Dispositiv, das sich vom Toggenburg über das Rheintal bis ins Engadin erstreckt. Vier Nachrichtenzentralen garantieren einen reibungslosen Nachrichtenfluss.

Teamleistung ist entscheidend

Oberstleutnant Jürg Bürgin wurde auf den 1. Januar 2008 zum Kommandanten ernannt und kennt das Nachrichtenbusiness von der Pike auf. So weiss er, was es heisst, bei Wind und Wetter auf einem Na Po über mehrere Stunden zu arbeiten – und schätzt daher den Wintereinsatz seines Verbandes umso mehr: «Trotz zum Teil widriger Verhältnisse geben meine AdA alles, um unserem Auftrag bestmöglich nachzukommen. Wenn sich eine Postenmannschaft gut organisiert, bleiben ihr aber auch viele Freiheiten», sagte er und deutete mit einem Lächeln auf die frisch präparierte Langlaufloipe neben dem Posten. «Solange die Leistung stimmt, gebe ich diese Freiheiten gerne. In einem militärischen Verband, bei dem Teamleistung entscheidend ist, verlange ich aber auch die nötige Selbstdisziplin, damit die geforderten Ziele zusammen erreicht werden können.» Seine Führungsgrundsätze hat Oberstleutnant Bürgin in drei Punkten zusammengefasst: Disziplin (gegenüber sich und anderen), Entschlossenheit und Leadership. Im Kadervorkurs (KVK) wurde hauptsächlich das Thema Führung behandelt und geschult. Fachwissen ist auch ständig gefragt – und so beurteilt der Abteilungskommandant mit geschultem Auge etwa die gelegte Telefonleitung, die zum Na Po führt. Vom Postenchef lässt er sich die Organisation erklären und anschliessend zum Kaffee mit der Mannschaft einladen. «Ein Chef führt nicht aus der warmen Stube heraus, sondern ist für seine Unterstellten da. Daher bin ich, wenn immer möglich, an vorderster Front bei meiner Truppe», sprach's und fuhr gleich weiter zum Besuch einer Nachrichtenzentrale in «seinem» grossen Dispositiv.

WEF 2008: Einsatz der Cp rens FA 64

«Wir liefern einen Mehrwert»

Kompaniekommandant Oberleutnant Gaël Poget führte seine 130 Nachrichtensoldaten im Einsatz während des World Economic Forums (WEF) 2008. ARMEE aktuell hat mit ihm über die besonderen Aspekte eines realen Einsatzes und die Motivation der Truppe gesprochen.

Interview: Soldat Nico Castagna und Soldat Alfred Widmer

Gaël Poget, Sie und Ihre Truppe sind seit ein paar Tagen im Dienst. Morgen ist die offizielle Eröffnung des WEF. Sind Sie bereit?

Wir sind bereit. Unsere Nachrichtenposten sind bezogen und melden bereits an die Nachrichtenzentrale. Pro Posten haben wir im Schnitt sieben Nachrichtensoldaten. Davon sind einige direkt in der Sperrzone um Davos herum, andere Posten sind in den Tälern des Engadins verteilt. Bis gestern haben wir verschiedene Übungen und Testläufe gemacht, Lawinenkurse besucht und für die bewaffneten Soldaten eine Spezialausbildung durchgeführt.

Was ist der Primärauftrag Ihrer Kompanie?

In erster Linie liefern unsere Beobachtungsposten stündliche Meteomeldungen an die Nachrichtenzentrale. Diese Daten werden von den Piloten benötigt, welche die Transportflüge von Zürich ins Engadin durchführen. Ein zweiter Auftrag ist die Überwachung des Luftraums Davos. Unsere Posten melden allfällige tiefe Flugbewegungen, die wegen des Radarschattens nicht erfasst werden können. Ein dritter Auftrag ist die Meldung besonderer Ereignisse. Letztes Jahr zum Beispiel waren dies zwei Zwischenfälle mit zivilen Flugzeugen auf dem Flugplatz Samedan.

Ist das WEF ein geeigneter «Vorwand», um für die Nachrichtenkompanien eine militärische Übung durchzuführen, oder werden die gesammelten Daten für die Gewährleis-

tung der Sicherheit am WEF tatsächlich gebraucht?

Nein, dies ist keine Übung, sondern ein Live-Einsatz. Sowohl die militärischen, als auch die zivilen Behörden sind auf unsere Daten angewiesen. Wir haben unsere eigene Nachrichtenzentrale und zusätzlich am Standort der zivilen Einsatzzentrale in Davos eine mobile Nachrichtenzentrale aufgestellt, wo unsere Daten direkt den zivilen Behörden zur Verfügung gestellt werden. Wir haben diese Woche zum Beispiel die lokalen Wettermeldungen unserer Beobachtungsposten vom Schweizerischen Lawinenforschungsinstitut beurteilen lassen und ein sehr gutes Feedback bekommen. Somit können wir zu Recht sagen, dass unsere Arbeit einen Mehrwert liefert.

Einmal einen Einsatz live durchzuführen, steigert das die Motivation der Truppe?

Auf jeden Fall! Die Stimmung auf den Nachrichtenposten ist gut. Die Soldaten wissen, dass ihre Arbeit wichtig ist; das stärkt auch den Zusammenhalt der Truppe. Es gibt Posten, die haben ihr Einsatzschichten optimal organisiert, so dass



Oberleutnant Gaël Poget bei der Besichtigung eines Beobachtungspostens im Engadin.

die Ruhezeit auch mal zum Wintersport genutzt werden kann. Solange die Arbeit gut gemacht wird und der Posten organisiert ist, ist dies natürlich erlaubt.

Früher war Cp rens FA 64 eine reine Westschweizer Kompanie. Seit ein paar Jahren sind nun auch Deutschschweizer und Tessiner Kollegen dazu gestossen. Gibt es Konflikte in dieser «multikulturellen» Zusammensetzung der Truppe?

Klar ist es nicht immer einfach in einer mehrsprachigen Kompanie. Letztes Jahr haben wir versucht, gemischte Posten mit allen drei Sprachgruppen zu bilden. Das war nicht ganz erfolgreich. Dieses Jahr haben wir die Posten nicht mehr gemischt. Oft sind die Westschweizer, Tessiner oder Deutschschweizer nur unter sich. Wichtig ist mir aber, dass die Kommunikation untereinander stimmt. Und da sehe ich keine Probleme. Wir sind in der Zusammensetzung eine eher atypische Kompanie, aber gerade dies macht Spass.

Die Kollegen reisen zum Teil weit aus den anderen Landesteilen ins Engadin, wo sie sonst vielleicht nicht hinkommen würden.

Ja genau. Es ist für alle interessant, einmal in einer anderen Ecke der Schweiz den Dienst zu leisten. Das Engadin mit seinen verschneiten Bergen bietet eine wunderschöne Kulisse. Und gerade die Möglichkeit, Wintersport zu betreiben, ist natürlich eine überzeugende Komponente für die Westschweizer.

Was nehmen Sie persönlich von Ihrem WEF-Einsatz mit?

Bis jetzt habe ich nur gute Erfahrungen gemacht. Hier sind tolle Leute im Dienst. Sie wissen, was das Ziel ist, und der Live-Einsatz ist bedeutend interessanter, als eine normale WK-Übung. Es ist wie immer ein gegenseitiges Geben und Nehmen.

«Unsere Posten melden tiefe Flugbewegungen, die wegen des Radarschattens nicht erfasst werden können.»

WEF 2008: Nachrichtenposten an der Albula-Passstrasse

Wetter und Flugzeuge melden

Die Mannschaften der Nachrichtenposten waren im weiteren Umkreis um Davos verteilt. Manche hatten widrigen Wetterverhältnissen zu trotzen. ARMEE aktuell hat einige der Posten besucht und sich mit den Soldaten, Unteroffizieren und Offizieren vor Ort unterhalten.

Hauptmann Bernhard Bischoff, Soldat Nico Castagna und Soldat Alfred Widmer

Der Nachrichtenposten (Na Po) an der Albula-Passstrasse ist zuständig für die Beobachtung des Raumes St. Moritz und Albula. Er bildet mit drei weiteren ein engmaschiges Netz in diesem Gebiet. Jede Einfallsachse nach Davos kann so optimal beobachtet werden. In erster Linie melden die Nachrichtensoldaten zu jeder Stunde die lokale Wettersituation und alle tiefliegenden Flugzeuge. Wird eine unbekannte Flugbewegung in Richtung Davos registriert, kann vom Standort des Postens aus zeitverzugslos eine Meldung via Nachrichtenzentrale an die Einsatzzentrale gesendet werden, die dann innert Sekunden die sich in Bereitschaft befindenden F/A-18 in den Einsatz schicken kann.

«Ideen kreativ einbringen»

Oberleutnant Patrick Della Croce stand am WEF 2008 als Postenzugführer im Einsatz. ER beurteilte seine Dienstleistung als sehr positiv: «Den Kontakt zu den Menschen finde ich am Spannendsten im WK. Wir haben es nicht mehr mit Rekruten zu tun, sondern mit AdA, die im Berufsleben stehen und ihre Ideen kreativ mit einbringen. Ich betreue vier Nachrichtenposten, wobei sich zwei auf bekannten Alpenpässen befinden – Welch wunderbare Kulisse, um Militärdienst zu leisten!»

«Die Motivation ist gross»

Wachtmeister Guy Minder bekleidete bei der Dienstleistung während des WEF das Amt eines



Vom Posten auf der Bernina-Passhöhe konnte man ein weites Gebiet beobachten.

Postenchefs. «Bei uns läuft ausgezeichnet, die Stimmung ist gut, die Motivation gross. Ein Live-Einsatz ist eben viel interessanter und spannender als eine reine Übung. Ein Westschweizer kommt zudem nicht alle Tage ins Engadin, da nehme ich gerne auch die mehrstündige

Zugfahrt in Kauf», sagte er gegenüber ARMEE aktuell.

«Es herrscht eine gute Kameradschaft»

Es herrscht dichtes Schneetreiben im Bündnerland. Der Nachrichtensoldat Simon Dorsaz steht

bei minus zwei Grad auf dem kleinen Damm neben dem tief verschneiten Bach. Er leistet hier in dem kleinen Engadiner Dorf La Punt seine WK-Diensttage, während in Davos das WEF stattfindet. Der 25-jährige Bankangestellte liefert von dem Nachrichtenposten aus – zusammen mit seinen sechs Kameraden – wichtige Informationen bezüglich Wetter, Flugbewegungen und weiteren besonderen Ereignissen an die Nachrichtenzentrale der Kompanie. Zwar sei es für ihn als Romand eine lange Reise aus der Walliser Gemeinde Fully gewesen, er lerne so aber immer neue Gebiete der Schweiz ein bisschen besser kennen.

Dorsaz ist nun schon das zweite Mal für den Dienst in dieser Region aufgeboden worden und froh, dass er an einem Live-Einsatz teilnehmen kann und nicht nur Trockenübungen absolvieren muss. Das gibt zusätzliche Motivation. Die Gruppe des Postens harmoniert und es herrscht eine gute Kameradschaft. Die AdA können sich selbständig organisieren und so auch den Tagesablauf gestalten. Nur die Einsatzzeiten, der Auftrag und die Rahmenbedingungen sind vorgegeben. So müssen sie ab 6 Uhr morgens bis zum Eindunkeln Meldungen erstatten. Diese Freiheiten wissen sie zu schätzen und erfüllen entsprechend engagiert den Auftrag. Im Gegenzug können sie die verbleibende Zeit für andere Aktivitäten nutzen, etwa um einmal ein gutes Buch zu lesen.

«Meldung nicht geglaubt»

«Jede Stunde setzen wir vom Bernina Hospiz aus eine Meteomeldung ab. In den Bergen ändert das Wetter so schnell, dass uns die Zentrale schon die eine oder andere Meldung gar nicht geglaubt hat. Es kann nämlich sein, dass es auf dem Bernina zehn Grad wärmer ist, oder dass die Sonne scheint, wenn es bei anderen Posten im Engadin schneit. Dass dies für Irritation und Fragezeichen sorgt, verwundert mich nicht!», so Wachtmeister Denis Mabillard.



Oberleutnant Patrick Della Croce zeigt das zu beobachtende Gebiet am Fuss des Albulapasses.



Wachtmeister Guy Minder zeigt sich anlässlich des Live-Einsatzes motiviert.



Soldat Simon Dorsaz im Einsatz beim Beobachtungsposten La Punt.



Wachtmeister Denis Mabillard auf der Bernina-Passhöhe.

WEF 2008: Herausforderung für die Materialverantwortlichen

Grenzen des militärischen Thermometers



Materialchef Obergefreiter Philippe Derron sorgte unter anderem für warme Kleidung..

Eine Dienstleistung im winterliche kalten Davos stellt auch die Materialverantwortlichen vor besondere Herausforderungen. So musste etwa die Luftwaffen Nachrichtenkompanie 64 ihre Nachrichtenposten wintertauglich ausrüsten.

Soldat Patrick Schneider und
Soldat Willy Tanner

Zwei Tage vor dem Beginn des World Economic Forums in Davos herrscht im rückwärtigen Kommandoposten im Engadin noch entspannte Ruhe. Alles ist bereit: Die ausgebildeten Nachrichtensoldaten sind auf ihren Posten, das Grundmaterial ist verteilt und die Befehle sind geschrieben. Auch das schöne Wetter wurde bestellt, wobei dieser Wunsch vorderhand nicht erhört wird. Es schneit und schneit.

Wintertaugliches Material

Aber schlechtes Wetter gibt es bekanntlich nicht – alles ist nur eine Frage der Ausrüs-

tung. Und für diese ist gesorgt. Die Luftwaffen Nachrichtenkompanie 64 betreibt ein Netz von zwölf Posten. Einige befinden sich im Innern von Gebäuden, andere hingegen sind draussen. Vor allem die AdAs der Aussenposten sind mit wintertauglichem Material wie Schaffellmänteln oder Schneestulpen ausgerüstet.

Weniger Material als sonst

Hauptfeldweibel Marc Gaia: «Für die Beobachter draussen hätten wir natürlich gerne die warme Spezialausrüstung der Gebirgstruppen ausgefasst, was leider nicht möglich war, da wir als Nachrichtensoldaten keinen Anspruch auf dieses Material haben. Trotzdem denke ich, dass die Truppe für gut ausgerüstet ist.» Im Gegensatz zu den Posten im Engadin verrichten die Soldaten im Prättigau ihren Dienst mit Splitterschutzweste und nicht durchgeladener Waffe, da dieses Gebiet den «Rules of Engagement» des WEF unterliegt. Anders als man vermuten könnte, braucht es für einen Live-Einsatz nicht mehr, sondern «viel weniger Material als bei

einem normalen WK», sagt Mat Chef Obergefreiter Philippe Derron. «Wir haben zum Beispiel keine SE-225 ausgefasst». Der Betrieb von der Aussenstationen erfordert eine durchgeplante Logistik. Jeder Posten wird täglich oder je nach Bedarf jeden zweiten Tag mit Material beliefert. Wenn die Nachrichtenposten am Vorabend ihre Bestellung durchgeben, werden sie in der Regel am Tag darauf beliefert. Sollte wichtiges Einsatzmaterial wie das MEG 82 (Meldeeingabegerät) defekt sein, «wird es selbst beim entferntesten Posten innerhalb von 1½ Stunden ersetzt», sagt Gaia. «Auch «unser» Thermometer stellt bei den aktuellen Temperaturen für uns eine Herausforderung dar, da dieses nur für Temperaturen bis minus 10 Grad konzipiert ist und hier nicht selten minus 30 Grad herrschen», meint Philippe Derron mit einem Schmunzeln.

Auftrag der LW Na Abt 6

«Beschaffung, Aufbereitung und Darstellung von Echtzeitnachrichten zu Gunsten der militärischen Führung und subsidiär zu Gunsten der zivilen Führung.» – Die Abteilung kommt diesem Auftrag mittels Nachrichten Posten (Na Po) nach, die von einer mehrköpfigen Postenmannschaft betrieben werden. Die optisch gesammelten Daten werden mittels Meldeeingabegerät 82 oder neu direkt per SMS via Handy ins System DIDATU übertragen und dort ausgewertet. In der Nachrichtenzentrale werden die Meldungen aller Posten anschliessend zusammengeführt und in eine elektronische Lagekarte eingespielt. Gemeldet werden Flugbewegungen, Meteodaten, Nachrichten über chemische Kampfstoffe, Verstrahlungen oder terrestrische Aktivitäten. Die Posten sind rasch und flexibel einsetzbar und daher ein wichtiges Instrument für die Nachrichtenbeschaffung der Armee. Die Abteilung besteht aus fünf, zum Teil mehrsprachigen Luftwaffen Nachrichtenkompanien (61-65). Neun ortsfeste und fünf mobile Nachrichtenzentralen ermöglichen den Einsatz in der ganzen Schweiz. Die Einsatzdauer ist abhängig vom Aufgabenspektrum und kann von einem Spontaneinsatz von wenigen Stunden bis zu einem lang anhaltenden Einsatz im 24-Stunden-Betrieb variieren.

WEF 2008: Knotenpunkt Flughafen Samedan

Nachrichtenposten im Kontrollturm

Der zivile Flughafen in Samedan – in der Winterzeit vor allem beliebt als Landeplatz für die Privatjets der reichen Touristen in St. Moritz – gehörte während des World Economic Forum (WEF) 08 zum Dispositiv der C_prens FA 64.

Soldat Alfred Widmer

Da der Flughafen nahe an der Sperrzone um Davos liegt, müssen die An- und Abflüge vor Ort überwacht werden. Damit soll verhindert werden, dass die Flugzeuge nach dem Start in die gesperrte Luftzone einfliegen. Die Gefreiten Nicolas Morier und Samuel Brückner leisten deshalb ihren Dienst im Kontrollturm des Flughafens. Ihr primärer Auftrag ist es, die Koordination der Einsatzzentrale der Luftwaffe in Dübendorf mit den zivilen Behörden im Kontrollturm Samedan sicherzustellen. Jeder An- und Abflug auf dem kleinen Engadiner Flughafen muss während der Zeit des WEFs von der Einsatzzentrale der Luftwaffe bewilligt werden. Die Gefreiten Morier und Brückner haben aus diesem Grund ihren Nach-

richtenposten direkt im Tower eingerichtet. Mit Handy und Meldeeingabegerät (MEG) stellen sie die Kommunikation mit der Luftwaffenführung sicher. Im Falle einer Verletzung des Luftraumes kann somit rasch eine sogenannte «Interception» ausgelöst werden. Innert Sekunden würde eine F/A-18 oder ein PC-7 das betreffende Flugzeug aus der Sperrzone begleiten oder, im äussersten Notfall bei einer ernsthaften Bedrohung des WEF, unter Beschuss nehmen.

Alle Hände voll zu tun

Die Gefreiten haben alle Hände voll zu tun. Pro Tag finden auf Europas höchstgelegenen Flughafen bis zu 200 Flugbewegungen statt. Während des WEFs und des gleichzeitig in St. Moritz stattfindenden Polo-Turniers werden besonders viele An- und Abflüge durchgeführt. Für die verantwortungsvolle Aufgabe in «Samedan-Tower» wurde deshalb auch ein Selektionsverfahren durchgeführt. Gefreiter Morier ist selber Berufspilot und kennt die technischen Fachausdrücke im Tower bestens; seinen Kollegen Brückner hat er für die Aufgabe speziell



Samuel Brückner (links) und Nicolas Morier überwachen den Flughafen Samedan.

geschult. Im Schichtbetrieb von morgens bis abends wechseln sich die beiden im Tower ab. «Man muss schon Kenntnisse haben, etwa über Flugpläne oder Joining Points in die normalen Flugstrassen», meint Gefreiter Morier. Der Einsatz auf dem Flughafen macht den beiden aber trotz Stress Spass, erzählt Brückner: «Es ist ein sehr angenehmer Einsatz hier oben zusammen mit den zivilen Behörden.» ■



Augenschein in einer Rekrutenschule

Schneller ans Ziel gelangen



Schulkommandantin Oberstleutnant im Generalstab Germaine Seewer überprüft die Ausbildung mit eigenen Augen.

Unter der Leitung von Schulkommandantin Oberstleutnant im Generalstab Germaine Seewer ist in Dübendorf die Schule für Führungsunterstützung der Luftwaffe (FULW S 95) des Lehrverbands Führungsunterstützung 30 angesiedelt. ARMEE aktuell hat einen Augenschein genommen.

Fachof Nik Hartmann

Es ist ein heisser Sommertag. Für diese Jahreszeit gibt es wohl angenehmere Stoffe auf der Haut als das dicke, robuste Baumwolltuch des Tarnanzugs. Den Rekruten tropft der Schweiß unter dem Helm hervor ins Gesicht. Stellungsübungen mit dem Sturmgewehr! Oberwachtmeister Kohler hat für seine Schützlinge einen Ausbildungsparcours eingerichtet, den jeder nun zu absolvieren hat. Wir stehen in den ersten Ausbildungswochen der Rekrutenschule

in Dübendorf; einer von drei jährlichen Starts. In den Rekruten-, Unteroffiziers- und Offiziersanwärterschulen sowie den technischen Lehrgängen des Bereichs Führungsunterstützung Luftwaffe des LVb FU 30 werden am Standort Dübendorf in rund 30 Fachgruppen Soldaten und Kader zugunsten der Einsatzverbände des LVb FU 30 ausgebildet.

Drei Starts – drei Sparten

Aufgrund dieser vielen Funktionen erfolgt die Ausbildung in der FULW S 95 nach dem Spartenmodell: Je nach RS-Start unterscheiden sich die drei jährlichen FULW RS 95 in der technischen Ausbildung völlig voneinander – «Radar», «Nachrichten» oder «Übermittlung» heissen die drei Sparten. Die 21 Wochen der FULW RS 95 ihrerseits sind in die drei je sieben Wochen dauernden Abschnitte allgemeine Grundausbildung (AGA), Funktionsgrundausbildung (FGA) und Verbandsausbildung 1 (VBA 1)

Schulkommandantin Germaine Seewer überprüft wie so oft mit eigenen Augen und Ohren, den Stand der Ausbildung.

Karrierefremdliche Ausbildung

Beim Besuch von ARMEE aktuell in der Kaserne Dübendorf befinden sich die Milizkader, die in ihrer entsprechenden Funktion vor der Beförderung zum Leutnant oder zum Wachtmeister ein Praktikum zu absolvieren haben, in der Weiterbildung, so dass die einzelnen Züge von Zeitmilitärkadern ausgebildet werden. Es hat sich einiges geändert mit der Armee XXI! Die neue Ausbildung ist karrierefremdlicher – da an einem Stück absolviert – und die Unteroffiziere und Offiziere sind schneller an ihrem Ziel. Das Ziel der jungen Rekruten ist an diesem Morgen aber vor allem der Speisesaal. Die Küche ist bereit. Die Energie muss rein, bevor sie bei den Übungen des Nachmittags wieder verschwitzt werden kann. ■

Der LVb FU 30 und seine Waffenplätze

Eine «Standortbestimmung»

Der Lehrverband Führungsunterstützung 30 (LVb FU 30) verfügt über vier Hauptstandorte. Es sind Ausbildungsstätten, Kasernen oder Kommandos – von Bauten vom Beginn des letzten Jahrhunderts bis hin zu modernsten Gebäudekomplexen.

Fachof Nik Hartmann

Dübendorf – Der Innbegriff der Militärliegerei. Der Flugplatz besteht seit 1910 und ist der älteste der Schweiz. Der letzte Jet landete im Dezember 2005. Per 1. Januar 2008 sind die Kasernen Theodor-Real-Kaserne (TRK), Kaderausbildungszentrum (KAZ), Simulationsanlage Brütisellen, Kurzdistanz- und Pistolenschiessanlage Stigenhof und das Lehrgebäude 3 in die Verantwortung des Lehrverbandes FU 30 übergegangen. Diese Infrastruktur wird neu über das Waffenplatzkommando Dübendorf geführt. Alle anderen Anlagen im Raum Dübendorf sind dem Flugplatz zugewiesen. In den Rekruten- und Unteroffiziersschulen sowie den technischen Lehrgängen des Bereichs Führungsunterstüt-

zung Luftwaffe des LVb FU 30 werden am Standort Dübendorf in rund 30 Fachgruppen Soldaten und Kader zugunsten der Einsatzverbände des LVb FU 30 ausgebildet. Zusätzlich befindet sich neu auch die Offiziersschule für alle Offiziersanwärter des Lehrverbandes Führungsunterstützung 30 im KAZ in Dübendorf.

Kloten-Bülach – mitten im Grünen

Da der Waffenplatz direkt neben dem Flughafen Zürich liegt, ist er auch verkehrstechnisch hervorragend erschlossen. Bülach liegt nur wenige Minuten entfernt. Anfang des 20. Jahrhunderts als Artillerieschiessplatz gegründet, ist der Waffenplatz Kloten-Bülach heute ein Übungs-, Natur- und Erholungsgebiet. Die Übermittlungs- und Führungsunterstützungsschulen 62 sind das Zentrum der Ausbildung in den Bereichen Richtstrahl, Funk, Informatik und Sekretäre der Schweizer Armee.

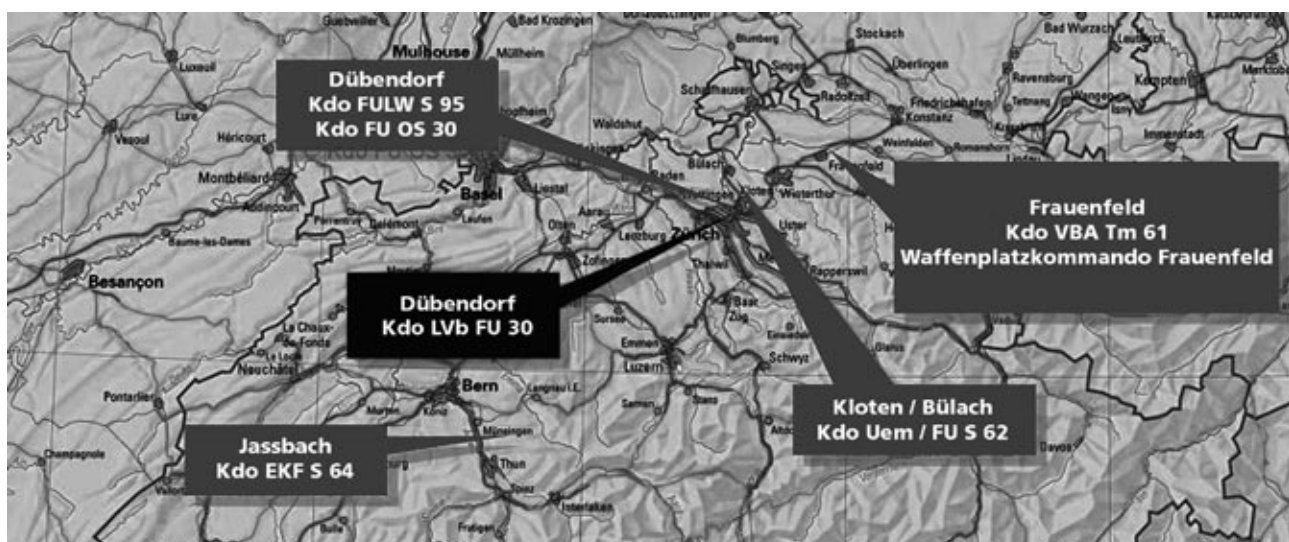
Jassbach – Ausbildung auf der Höhe

Die Gebäude des Waffenplatzes Jassbach befinden sich am Übergang zwischen dem Berner

Oberland und dem Emmental auf einer Höhe von 1000 Meter über Meer. Der Waffenplatz Jassbach ist die Zentrale der EKF Schulen 64. Ausgebildet werden hier alle EKF (Elektronische Kriegsführung) Spezialisten, die Nachrichtensoldaten und die Botschaftsfunker. Diese Ausbildung findet sowohl zugunsten des Heeres, als auch der Logistikbasis der Armee und der Führungsunterstützungsbasis statt.

Willkommen in Frauenfeld

Das neu der Luftwaffe unterstellte Waffenplatzkommando Frauenfeld hat am 1. Januar 2008 seinen Betrieb aufgenommen. Das Waffenplatzkommando ist ein «Support Zentrum» für die verschiedenen militärischen und zivilen Benutzer auf dem Waffenplatz Frauenfeld. Das Allmendgelände ist auch für zivile Grossanlässe heiss begehrt: Von Rock am Open-Air Festival bis zur Schwingerhose am Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest 2010. Der Waffenplatz Frauenfeld mit seinen beiden Standorten Stadtkaserne und Auenfeld ist die Heimat der Verbandsausbildung Telematik 61. ■



Der Lehrverband Führungsunterstützung 30 der Luftwaffe verfügt über vier Hauptstandorte.

Übung BELUGA

Den Konferenzschutz gemeinsam trainiert



Truppen von Heer und Luftwaffe übten gemeinsam eine Rettungsaktion.

Im Wiederholungskurs im Raum Linthebene/Toggenburg wurde unter anderem die Koordination zwischen den Luftransport-Verbänden des Flugplatzkommandos 11 und dem Gebirgsinfanterie Battalion 85 überprüft.

Korporal Remo Meister (Text)

Fourier Sebastian Derungs (Bilder)

Die Idee der Übung blieb dieselbe, das Szenario war ein anderes: Bereits im vierten Jahr, seit 2005, führte die Luftwaffe im Herbst 2008 die Übung BELUGA durch. Während vier Tagen wurde die Grundbereitschaft des Personals eines militärischen Flugplatzes überprüft. Die Lage gestaltete sich so, dass in Schänis (SG) eine internationale Konferenz hatte unterbrochen werden müssen, die nun im Glarnerland wieder aufgenommen werden sollte. Die Grundidee der Übung bestand also darin, den Schutz der Konferenz zu gewährleisten. Dieser Auftrag richtete sich einerseits an die Luftransport-Verbände

des Flugplatzkommandos 11, die in Bronschhofen ihren Tagesstandort betrieben. Andererseits, und das war eines der Hauptthemen von BELUGA 2008, wurde das Gebirgsinfanterie Battalion 85 in die Übung integriert. Das Geb Inf Bat führte zwar eine eigene Übung durch, die aber Schnittstellen mit BELUGA aufwies. Als Hauptaufgabe in der Luftwaffen-Übung war die Kompanie II des Geb Inf Bat zuständig für die Sicherung des Tagesstandortes der Luftransport-Verbände in Bronschhofen. «Wir waren immer auf der Suche nach einem passenden Partner für unsere Übungen, für BELUGA 2008 haben wir einen gefunden», sagte Übungsleiter und BELUGA-Mitbegründer Oberst im Generalstab Wolfgang Hoz.

Die Flexibilität überprüft

Wie immer wurden von der Übungsleitung auch in diesem Jahr verschiedene Ereignisse inszeniert, um die Flexibilität der Verbände zu überprüfen. Bei einem grossen Einsatz gegen Ende der Übung zum Beispiel kam als zusätzliche

Herausforderung die Abstimmung mit der lokalen Feuerwehr hinzu. In Niederurnen (GL) war im Untergeschoss der Kerichtverbrennungs-Anlage Linthgebiet ein Tank mit Natronlauge ausgelaufen. Zudem hatte es einen Brand gegeben. Die Feuerwehr Glarner Mittelland war schnell vor Ort, um den Unfall zu beheben und forderte die Spontanhilfe der Armee an. Also wurden die Truppen des Geb Inf Bat 85 hinzugezogen und vom Feuerwehrkommandanten dazu eingesetzt, die vielen Verletzten aus dem Untergeschoss zu bergen und ins Krankenhaus zu bringen. Die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe wiederum kam zustande, weil die Truppen für den Transport einzelner Patienten einen Helikopter anforderten. Dieser kam dann auch, nachdem er am Tagesstandort des LT Geschwader 1 für den Verletzten-Transport umgerüstet worden war. Ein paar Stunden nach dem Vorfall mussten die Luftwaffen- und Geb Inf Bat Kommandanten sowie ein Militärarzt und ein ABC-Offizier der Presse Red und Antwort stehen. Überhaupt wurde die Krisenkommunikation und der Umgang mit den Medien zu delikaten Themen wie Fluglärmelästigung in der Übung BELUGA wieder mehrfach geschult und geübt.

«Lehren für die Zukunft gezogen»

Übungsleiter Hoz, der zum letzten Mal in dieser Form bei BELUGA dabei war, war zufrieden mit der Übung. Er liess aber auch die vorhandenen Abstimmungsprobleme zwischen den Luftransport-Verbänden und dem Geb Inf Bat 85 nicht unerwähnt: «Es war nicht einfach, alles zu koordinieren. Zu Beginn der Übung merkten wir zum Beispiel, dass die beiden Verbände über Funk gar nicht miteinander kommunizieren können.» Allerdings habe man auch viel voneinander profitiert und die Lehren für die Zukunft gezogen. Auch für Oberstleutnant im Generalstab Markus Mattig, den Kommandanten des Geb Inf Bat 85, war die Zusammenarbeit eine neue Herausforderung: «Und es war interessant, die Sicht- und Arbeitsweise der Luftwaffe kennen zu lernen.»

«Die Automatismen haben sich eingespielt»

Claude Meier ist Chef der Führungs- und Stabsausbildung im Luftwaffen-Stabteil A7 (Ausbildung). Der 44-Jährige organisiert zentral geführte Übungen der Luftwaffe – zuletzt war er verantwortlich für die Übung COPERTA im Herbst 2008, die mit der anschliessenden Übung BELUGA zusammenhängt.

Oberstleutnant Meier, welche Idee steckt hinter COPERTA und BELUGA?

In der Übung COPERTA geht es darum, die wahrscheinlichen Einsätze der Luftwaffe zu trainieren. Zum Beispiel den Konferenzschutz oder die Sicherung einer Veranstaltung mit grosser Öffentlichkeitswirkung – wie etwa die EURO 08. Die Idee von BELUGA beinhaltet die Überprüfung der Grundbereitschaft des Personals eines militärischen Flugplatzes. Und wenn man die beiden Übungen miteinander kombinieren kann, ist es ideal.

Welche Resultate wurden aus den bisherigen Übungen erzielt?

Bei COPERTA sind es die Automatismen, die sich beim Thema Konferenzschutz eingespielt haben. Dank des regelmässigen Trainings konnte die Luftwaffe im Vorfeld der EURO 08 auch verschiedene Verfahren überprüfen. So wurden zum Beispiel zivile Flughäfen als Internierungs-Flugplatz verwendet, um fremde Flugzeuge zum Landen zu zwingen. Natürlich deckten die Übungen auch Schwachpunkte auf, wie Funkabdeckungslücken und dergleichen.

Und was sind aus den vergangenen Jahren die wichtigsten Erkenntnisse der Übung BELUGA?

BELUGA hat uns jeweils gezeigt, wie ein Militärflugplatz unter erschwerten Bedingungen funktioniert, es wurde die Reaktionsfähigkeit

des Flugplatzpersonals getestet. Was passiert zum Beispiel, wenn der Flugplatz plötzlich keine Küche mehr zur Verfügung hat? Es fiel auf, dass sich die Übungs-Teilnehmer mittlerweile bereits im Vorfeld Gedanken darüber machen, welche Situationen sie erwarten könnten.

Was ist die grösste Herausforderung bei der Planung und Durchführung der Übungen?

Ganz wichtig ist das Thema Sicherheit. Die Luftwaffe soll zwar einsatznah trainieren – aber es sollten keine Unfälle passieren. Der zweite Punkt ist das Problem der Unterbeschäftigung der Truppe, die bei einer zentral geführten Übung manchmal droht.

Gibt es nebst der Herausforderung auch Probleme, die Ihnen bei der Organisation und Durchführung von COPERTA und BELUGA begegnen?

Es fällt mir auf, dass der Schweizer sich im internationalen Vergleich nicht so gern

beüben lässt – vor allem ab einer gewissen Stufe.

Weshalb, glauben Sie, ist das so?

Vielleicht, weil es vor COPERTA und BELUGA in der Luftwaffe lange keine zentral geführten Übungen mehr gab. Und wohl auch deshalb, weil in solchen Aktionen jeweils Schwachpunkte aufgezeigt werden.

In diesem Jahr wurde mit dem Geb Inf Bat 85 erstmals seit langem wieder eine Einheit ausserhalb der Luftwaffe in die Übung integriert. Weshalb?

Der militärische Auftrag eines Lufttransportverbandes beinhaltet unter anderem die Mobilität des Heeres zu gewährleisten. Und wenn man die Grundbereitschaft des LT-Verbandes überprüfen will, gehört es dazu, dass dieser einen Heeres-Verband transportieren muss. Mit dem Geb Inf Bat 85 haben wir eine Einheit gefunden, die zur gleichen Zeit wie das LT Geschwader 1 Dienst leistete.

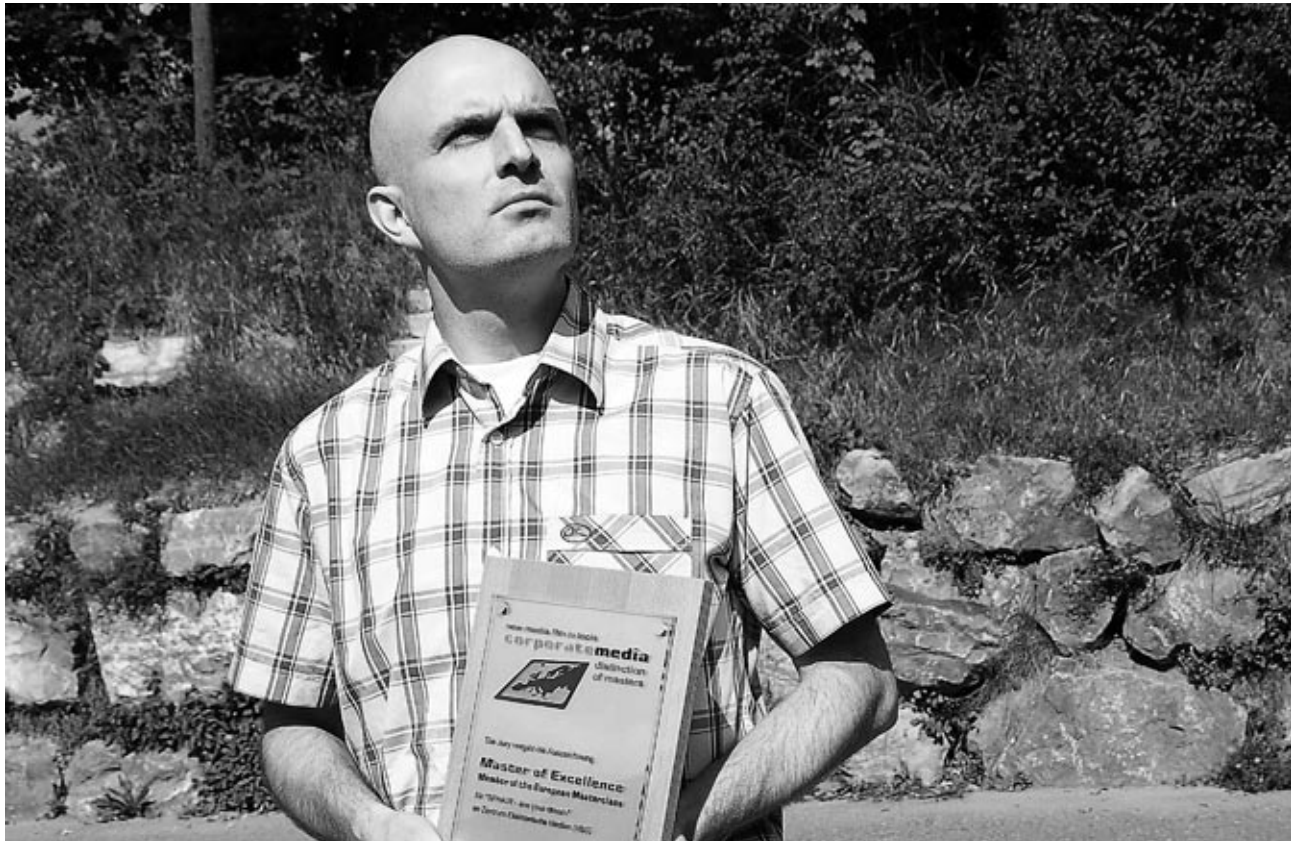
«Der Schweizer lässt sich nicht gerne beüben.»



Oberstleutnant Claude Meier war für die Übung BELUGA verantwortlich.

Im Gespräch: ZEM-Regisseur Marcel Schumacher

«Ich spürte überall eine grosse Faszination für das Fliegen»



Regisseur Marcel Schumacher hat für seinen Film «SPHAIR – Live your dream» bereits zwei internationale Preise erhalten.

Der vom Zentrum Elektronische Medien (ZEM) produzierte Film «SPHAIR – Live your dream» hat im Mai 2008 den «Intermedia Globe Silver Award» erhalten. Dies ist nach der Auszeichnung beim Corporate Media Wettbewerb in Bonn bereits der zweite Preis, den der Film für künftige Piloten gewonnen hat. ARMEE aktuell sprach mit Regisseur Marcel Schumacher.

«Für mich ist es wichtig, von der Faszination der Beteiligten angesteckt zu werden.»

Interview und Bild: David Marquis,
Kommunikation Luftwaffe

Hand aufs Herz: Haben Sie die Testaufgaben auf www.sphair.ch selbst schon gelöst? Wie waren Ihre Resultate?

Selbstverständlich habe ich den Test selbst auch durchgeführt. Dabei habe ich feststellen müssen, dass ich mich nicht zum Piloten eigne. Die Anforderungen sind relativ hoch. Wer in der Luftwaffe eine F/A-18 oder einen Helikopter fliegt, der hat etwas auf dem Kasten. Diesen Leuten wird sehr viel abverlangt. Im Laufe meines Filmprojekts habe ich gesehen, dass dies wichtig ist. Bei den hohen Geschwindigkeiten eines Jets muss der Pilot ein ausgeprägtes Reaktionsvermögen haben.

Welche Faszination übt das Fliegen auf Sie persönlich aus? Ist es auch Ihr Traum?

Das Fliegen war für mich nie ein Traum. Mein Traum war es kreativ tätig zu sein und dieser

Traum hat sich für mich erfüllt. Das heisst aber nicht, dass die Umsetzung des Filmprojekts für mich nicht faszinierend gewesen wäre. Es ist faszinierend, mit Piloten und anderen in der Fliegerei tätigen Leuten zusammenzuarbeiten und deren Faszination zu spüren.

Wie ist das Konzept für Ihren Film über SPHAIR entstanden?

Für mich als Realisator und Ideenspendler ist es in jedem Projekt wichtig, von der Faszination der Beteiligten angesteckt zu werden. Ich führe lange Gespräche mit dem jeweiligen Fachberater. Für den SPHAIR-Film habe ich zusätzlich Interviews mit Pilotenschülern und erfahrenen Piloten geführt. Dabei habe ich ein bisschen

herausgespürt was am Fliegen fasziniert und dass es für die meisten befragten Piloten bereits ein Bubentraum war. Diese Erkenntnis hat dann auch zum Filmtitel «SPHAIR – Live your dream» geführt.

Und wie haben Sie die Inhalte visuell umgesetzt?

Die Rahmengeschichte ist, dass zwei Jugendliche im Verkehrshaus in Luzern einen Comic anschauen. Innerhalb unseres Zielpublikums – dies sind die 16- bis 20-Jährigen – ist das Interesse an Comics gross. Flugzeuge und das gesamte Umfeld der Fliegerei bilden zudem attraktive Sujets, die man in einem Comic gut umsetzen kann. Inspiriert dazu hat mich ein Bekannter, der eine grosse Sammlung der Comic-Reihe «Buck Danny» besitzt, deren Held ein Pilot ist.

Was sind die konkreten Inhalte des SPHAIR-Films und welche Botschaften sollen den Zuschauerinnen und Zuschauern vermittelt werden?

Im Zentrum sind die beiden Jugendlichen, die symbolisch für das Zielpublikum stehen. Sie werden bei ihrem Besuch im Verkehrshaus von den Eltern begleitet – dies gibt auch die Tatsache wieder, dass eine Entscheidung für oder gegen die Fliegerei oft von den Eltern geprägt wird. Der Comic dient als Kapitel-trenner und gibt dem Film eine Struktur. Wir stellen die Homepage www.sphair.ch vor, die das eigentliche Eintrittstor zur Pilotenlaufbahn bildet. Dann wird der weitere Ablauf mit dem Eignungstest im Fliegerärztlichen Institut und dem fliegerischen Kurs auf einem Zivilflugplatz geschildert. Anschliessend zeigen wir, welche Tätigkeiten auf erfolgreiche SPHAIR-Absolventen warten, sei es im militärischen oder im zivilen Bereich. Dies war für mich besonders interessant, da ich in der Regel nur Filme über die Armee realisiere.

Welche Begegnungen mit der Fliegerei hatten Sie persönlich während der Dreharbeiten?

Sehr interessante! Als Normalsterblicher setzt man sich in ein Flugzeug, um in die Ferien zu fliegen. Dabei ärgert man sich vielleicht über eine Verspätung, oder weil der Koffer nicht rechtzeitig am Zielflughafen ist. Während der Arbeiten am Film habe ich erfahren, wie gross die für die Fliegerei notwendige Infrastruktur ist und welche riesige Verantwortung die Piloten tragen. Interessant war aber auch die grosse Faszination für das Fliegen, die ich überall spürte. Man sollte sich diese Berufsgruppe zum Vorbild nehmen. Ich finde es schön, dass sich heute noch jemand so für seinen Beruf begeistern kann.

Sie haben mit ihrem Film «SPHAIR – Live your dream» bereits zwei Preise gewonnen. Was bedeutet das für Sie?

Ich freue mich für alle, die am Projekt mitgearbeitet haben und finde es schön, dass der Film eine gewisse Anerkennung erfährt. Für mich als Realisator steht im Zentrum, dass der Kunde zufrieden ist – dies ist meine berufliche Existenzberechtigung. Ich möchte mich persönlich aber nicht hervorheben, denn Filme zu realisieren ist eine Teamarbeit und wir waren hier ein sehr gutes Team.

Wie erklären Sie sich, dass dieser Produktion gerade im Ausland so positiv bewertet wird?

Vielleicht steht man im Ausland der Schweizer Armee etwas neutraler gegenüber als hier in der Schweiz und hat eine grössere Distanz zum Thema. Wir haben unseren Film auch hier für einen Wettbewerb eingereicht, kamen zwar auf die Shortlist, haben aber keinen Preis gewonnen, was ich nicht als schlimm empfinde. ■

«Ich habe erfahren, welche grosse Infrastruktur für die Fliegerei notwendig ist.»

Stimmungsvolle Bilder und schnelle Schnitte

Der Film «SPHAIR – Live your dream» der Schweizer Luftwaffe hat am World Media Festival in Hamburg in der Kategorie Public Relations einen «Intermedia Globe Silver Award» erhalten. Die Preisverleihung fand am 14. Mai 2008 statt. Das World Media Festival ist ein internationaler Wettbewerb für audiovisuelle Kommunikationsmedien – wohl das bedeutendste Forum seiner Art in Europa. Bereits im vergangenen November wurde der vom Zentrum elektronische Medien (ZEM) des VBS produzierte Film im Rahmen des Corporate Media Wettbewerbs in Bonn ausgezeichnet (siehe INTRA 1-08). Die vom 39-jährigen ZEM-Regisseur Marcel Schumacher realisierte Produktion überzeugt mit stimmungsvollen Bildern, schnellen Schnitten, Kamerafahrten, Slowmotion und Elementen im Comic-Stil. Das 18-minütige Video will dem jungen Zuschauer zwischen 16 und 20 Jahren die Faszination des Fliegens vermitteln. Zudem werden der Ablauf von SPHAIR – der Berufsabklärung für eine Laufbahn in der Aviatik – erklärt und die verschiedenen fliegerischen Karrieremöglichkeiten aufgezeigt.

Weitere Informationen:
www.zem-cme.ch
www.sphair.ch
www.worldmediafestival.org



Stinger-Schiessen in der Türkei

Miliz holt Drohnen vom Himmel



Das Team der Luftwaffe bereitet einen Stinger für das Schiessen vor.

Im Juni 2008 führte der Lehrverband Flab 33 in der Türkei ein taktisches Schiessen mit dem Fliegerabwehr-Lenkwaffensystem Stinger durch. Dabei konnten erstmals Schweizer Milizler scharfe Stinger-Lenk Waffen schiessen. Sie erwiesen sich dabei als «excellent».

Text: David Marquis, Kommunikation Luftwaffe
Bilder: z.V.g.

Sile – ein kleiner idyllischer Badeort am Schwarzen Meer, keine 100 Kilometer von der Weltmetropole Istanbul entfernt. Doch die Delegation

des Lehrverbands Flab 33, die sich auf einem Feld etwas abseits des Ortes aufhält, ist nicht zum Vergnügen hier. Die Schützen stehen zusammen mit Stabsadjutant Patrizio Marchiondi, Chef Fachbereich Waffensystem Stinger, trotz der feuchten Hitze im Kampfanzug, mit nach vorne gekrempeelten Ärmeln, Helm und Splitterschutzweste am «Firing Point». Sie warten bis die Zieldrohne vom Typ Banshee schrill surrend am Himmel über dem Schwarzen Meer auftaucht, erfassen ihr Ziel und feuern. Ein lauter Knall ertönt und die Lenkwaffe zeichnet eine Rauchspur in den Himmel – bis sie die Drohne erreicht und mit der Explosion ihres Gefechtskopfs zerstört. Als leuchtender Feuerball fällt die getroffene Drohne langsam der Meeresoberfläche entgegen.

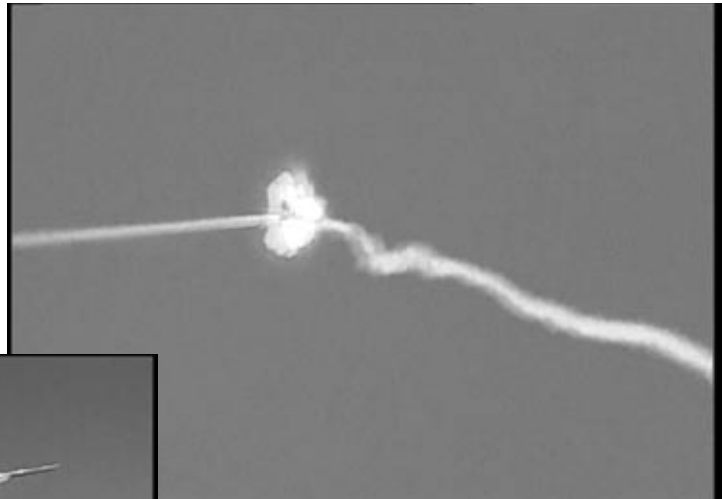
Auf internationalem Niveau

«Die Zielsetzung der Kampagne in der Türkei war es, unsere Gefechtstaktik im scharfen Schuss mit der Miliz zu überprüfen. Es ging darum, die Grundausbildung der Lenkwaffenschützen unter die Lupe zu nehmen und mit jener anderer Nationen zu vergleichen», erklärte Patrizio Marchiondi. Zum ersten Mal habe die Schweizer Armee mit der Miliz scharfe Stinger-Lenk Waffen verschossen. Zum Team des Lehrverbands Flab 33 gehörten nebst Stabsadjutant Marchiondi ein weiterer Berufsunteroffizier sowie sieben Miliz-Wachtmeister. «Wir haben uns bewusst für Unteroffiziere entschieden, weil wir uns davon eine Multiplikationswirkung bei der Truppe versprechen», so Marchiondi. Um unverfälschte Aussagen über den Ausbildungsstand machen zu können, habe man die Ausbildung bewusst kurz und somit realitätsnah gehalten: «Die Schützen haben je rund zehn Stunden mit dem Simulator trainiert, einen zweistündigen Theorietest absolviert und etwa acht Stunden mit individueller Vorbereitung verbracht.» Die Erkenntnisse, die Patrizio Marchiondi aus der Kampagne in der Türkei zieht, sind durchwegs

Das Lenkwaffensystem Stinger

Das Fliegerabwehr-Lenkwaffensystem Stinger ist ein sogenanntes MANPAD (Man Portable Air Defence System). Es ist klein, leicht und verfügt über einen passiven Sensor, der den Flugkörper nach dem Abschuss selbständig ins Ziel lenkt (fire-and-forget). Das System wird von einem Trupp, bestehend aus Beobachter und Schütze, ab der Schulter des Schützen eingesetzt. Es eignet sich zur Bekämpfung von Flugzeugen und Helikoptern im unteren Höhenbereich. Das gesamte System wiegt 15,7 Kilogramm, eine einzelne Lenkwaffe 10,1 Kilogramm. Die Truppe wird seit 1994 am Lenkwaffensystem Stinger ausgebildet, es war Bestandteil des Rüstungsprogramms 1989.

Der Abschuss einer Stinger-Lenkwanne durch einen Miliz-Unteroffizier wird von einer Auswertungskamera festgehalten.



Auch der anschliessende Treffer entgeht der Kamera nicht.



«Hinter mir applaudierten alle»

Zum Detachement des Lehrverbands Flab 33 in der Türkei gehörten sieben Miliz-Wachtmeister aus der Rekrutenschule in Payerne. ARMEE aktuell hat mit drei von ihnen über ihre Eindrücke von der Live-Firing-Kampagne gesprochen. «Bereits beim Abverdienen des Wachtmeisters an einer Auslandskampagne teilzunehmen war eine besondere Erfahrung», sagte Tobias Jenny und fügte an: «Wir haben das System, auf dem wir zuvor ausgebildet worden waren, noch besser kennengelernt.» Er habe dabei auch Erkenntnisse gewonnen, die er nun als Unteroffizier an die Mannschaft weitergeben könne. «Ich habe festgestellt, dass die Ausbildung bei uns in der Schweiz sehr gut ist. Das scharfe Schiessen hat sich kaum von unserem Training unterschieden», so Jenny. Dass er gut ausgebildet ist hat der

Wachtmeister dann auch in der Praxis bewiesen: Er hat mit der Lenkwaffe, die er in Sile verschiessen konnte, eine Drohne abgeschossen. «Es ist schon etwas Besonderes, wenn man das Ziel explodieren sieht», erinnerte er sich.

Wachtmeister Stefan Zimmermann ergänzte: «Es war alleine schon eine besondere Erfahrung zu sehen, wie in der türkischen Armee gearbeitet wird.» Beim scharfen Schiessen sei er schon etwas nervös gewesen, doch: «Eigentlich war dann alles so, wie wir es immer trainiert hatten.» Zimmermann hat in der Türkei etwas erreicht, was ihm niemand mehr nehmen kann: Er ist der erste Schweizer Milizler, der mit dem Stinger-System eine Drohne vom Himmel holen konnte. «Es war ein gutes und erleichterndes Gefühl, getroffen

zu haben. Vor dem Schuss war ich etwas angespannt, dann habe ich gesehen, wie die Drohne explodierte und hinter mir applaudierten alle», erinnerte er sich und ergänzte: «Nun weiss ich, dass wir eine gute Ausbildung haben.»

«Das scharfe Schiessen war auf jeden Fall ein Gewinn für meine Ausbildung», sagte Wachtmeister Patrick Fahrni nach seiner Rückkehr aus der Türkei: «Es war interessant einmal zu erfahren, wie laut es wirklich knallt.» Der Unterschied zum STLS (Stinger Tracking and Launch Simulator), mit dem der Abschuss in der Schweiz simuliert und trainiert wird, sei klein. «Ich werde mein neu erworbenes Wissen über das Stinger-System auf jeden Fall meinen Kollegen weitergeben können», erklärte Fahrni.

positiv: «Bezüglich der Schützenausbildung sind wir auf einem guten bis sehr guten Niveau, das mit dem internationalen Standard vergleichbar ist. Von den NATO-Verantwortlichen wurden unsere Schützen sogar als «excellent» bezeichnet.» Auch das Ausbildungsmaterial der Schweizer Luftwaffe bezeichnet Marchiondi nach den Erfahrungen aus der Türkei als zweckmässig. «Solche Live-Schiessen sind absolut zwingend für die Überprüfung und Nachführung der Ein-

satz- und Ausbildungsdoktrin», bilanziert der Stabsadjutant seine Eindrücke.

In der Schweiz fehlt der Platz

Wieso muss nun aber für eine solche Kampagne in die Türkei gereist werden? Hauptgrund sind die engen Platzverhältnisse in der Schweiz. Zwar bestehen in S-chanf und Glüringen Schiessplätze, auf denen mit 35-Millimeter-Flabkanonen geschossen werden kann. Für die Lenkaffen-

systeme Stinger und Rapier gibt es eine solche Möglichkeit auf heimischem Boden aber nicht. Die von der NAMSAs – dies ist gewissermassen die Logistikkategorie der NATO – betriebene Range bei Sile am Schwarzen Meer bietet über genügend Raum. Sie wird nebst der Schweiz auch von der Türkei, Deutschland, Dänemark, Holland, Italien, Portugal und Griechenland für Munitionsüberwachungsschiessen mit Lenkaffen genutzt. ■



Die Schweizer Delegation mit einer Zieldrohne vom Typ Banshee.

Sensorverbund BODLUV M

Eine Antwort auf den Terrorismus

Nach der Tragödie vom 11. September 2001 wurde auch in der Schweiz über die Möglichkeiten zur Abwehr eines terroristisch motivierten Angriffs mit asymmetrischen Mitteln aus der Luft diskutiert. Inzwischen steht dem Lehrverband Flab 33 ein Mittel zur Abwehr solcher Bedrohungen zur Verfügung.

Oberstleutnant im Generalstab Michel Kenel, Kommandant a.i. Lehrgänge Fliegerabwehrverbund und FDT

Bereits im Herbst 2001 wurden im Rahmen der Stabskurse der damaligen Flab Brigade 33 die ersten Studien durchgeführt, wie solch ein Angriff abgewehrt werden könnte. Rasch wurde erkannt, dass im Verbund mit den luftgestützten Mitteln die Kanonenfliegerabwehr das probateste Mittel ist, da sie enorme Feuerkraft mit hoher Präzision verbindet. Somit kann mit dem Entscheid zum Abschuss eines Luftfahrzeugs solange zugewartet werden, bis dessen aggressive Absichten definitiv erkennbar sind; nach dem Entscheid jedoch steht eine ausreichend hohe Feuerkraft zur Verfügung, um das Ziel mit einer hohen Treffererwartung zu bekämpfen. Dies bringt auch den Vorteil, dass eine allfällige Flugverbotszone möglichst klein gehalten werden und somit besser in die bestehende Luftraumordnung integriert werden kann.

Prinzipversuch am WEF 2004

Der nächste Schritt bestand in einem Prinzipversuch anlässlich des World Economic Forum (WEF) 2004. Eine waffenlose 35-Millimeter-Flab-Kanone wurde mit einem Wärmebildgerät ausgestattet und so als Trägerplattform benutzt. Die Steuerung erfolgte von einem Feuerleitgerät aus. Die Radardaten, das Fernsehbild sowie das Bild des Wärmebildgeräts wurden via ISDN-Leitungen aus dem Raum Tarasp in die Führungsanlage übermittelt und auf einem Computer



Eine Sensorstellung im Raum Basel während der EURO 08.

dargestellt. Der damals noch recht improvisiert anmutende Versuchsaufbau brachte, nicht zuletzt auch dank der eingesetzten Truppe aus der Mittleren Flab Abteilung 54, viele wertvolle Erkenntnisse. Diese waren bei der Überprüfung der Spezifikationen für den Sensorverbund äusserst hilfreich – sie zeigten beispielsweise die Notwendigkeit der Direktmontage einer Infrarotkamera am Feuerleitgerät, die notwendigen Datenübertragungsraten und die notwendigen Bildqualitäten. Im Januar 2005 wurde wiederum ein Prinzipversuch innerhalb des Lehrverbands Flab 33 durchgeführt. Dabei ging es um

die Anwendung von spezifischen Einsatzregeln und um die Möglichkeiten zur Kommunikation mit dem Entscheidungsträger. Zum Einsatz kam eine Feereinheit der Mittleren Flab Abteilung 32 auf der Lenkwaffenstellung Bettwil. Als Aggressoren wurden Pilatus PC-9 der Zielflugstaffel eingesetzt.

Sprachkommunikation nicht geeignet

Rasch wurde erkannt, dass eine Sprachkommunikation über mehrere Ebenen bis auf Stufe Feereinheit kein geeignetes Mittel war, zeitgerechte Entscheide zu treffen. Es wurde klar,



Der Erprobungsaufbau im Feuerleitgerät mit zusätzlicher Instrumentierung.

dass lediglich ein direkt ab der Führungsanlage ferngesteuertes Sensor-to-Shooter-System die Anforderungen erfüllen kann.

Machbarkeitsstudie durchgeführt

Aufgrund der im Vorfeld gewonnen Erkenntnisse und einem Bedürfnisantrag des Chefs Einsatz Luftwaffe beauftragte der Planungsstab der Armee die armasuisse mit einer Machbarkeitsstudie «Vernetzung MIKA Flab». Mit der Durchführung der Studie wurde die Firma Oerlikon-Contraves betraut. Diese arbeitete mit Hochdruck und präsentierte die Resultate anfangs Juli 2006. Für die Beurteilung der Machbarkeitsstudie war aus Sicht des Lehrverbands Flab 33 entscheidend, dass klar definiert

werden konnte, welche Zielsetzungen mit dem Prototyp erreicht werden sollten. Ausgehend von den Lehren aus den Prinzipversuchen 2004 und 2005 ging es darum, vom bis dahin autonomen Einsatz der Feuereinheiten einen Einsatz unter direkter absoluter Kontrolle des Control Centers – mit oder ohne den 35-Millimeter-Kanonen als Effektoren – zu realisieren. Dabei wurde als Bedrohung eine asymmetrische Gegenseite mit entsprechend variabler Zielkategorisierung angenommen.

Prototyp für die EURO 08

Die Ergebnisse der Studie waren sehr ermutigend, sodass das Bedürfnis nach einem Prototypen «Sensorverbund BODLUV», bestehend

aus drei ergänzten Feuerleitgeräten sowie dem Control Center durch den Luftwaffen-Stabsteil Planung-Projekte-Versuche (PPV) bestätigt werden konnte. Am 23. August 2006 fand die eigentliche Kick-off Sitzung des Projektteams unter Leitung der armasuisse statt. Dabei wurde die Zielsetzung formuliert, dass der Prototyp bis zur EURO 08 einsatzbereit sein müsse – ein sehr ehrgeiziger Zeitplan also.

«Offenheit, Vertrauen, aber auch Spass»

Nebst einer Aufzeichnung von Echtdaten, um die Sensordatenfusion in einer virtuellen Umgebung testen zu können, waren insgesamt vier Felderproben und zwei Schiesserproben sowie zwei Truppenverifikationen geplant. Die Bewährungsprobe sollte das System bereits im Einsatz am WEF 2008 bestehen. Das integrierte Projektteam (IPT) der armasuisse bestand aus Vertretern des Planungsstabs der Armee (PST A), der armasuisse, der Luftwaffe, der Logistikbasis der Armee (LBA) sowie der Führungsunterstützungsbasis (FUB). Letzterer kam aufgrund der notwendigen Kommunikationslösung eine Schlüsselrolle zu. Wesentlich war, dass die von der Linie in die Projektorganisation entsandten Personen nicht nur mit dem Titel, sondern ebenso mit Kompetenzen und Verantwortung betraut wurden. So äusserte sich der Projektleiter der armasuisse, Manfred Kupferschmied, wie folgt über das Projektteam: «Mir hat das Projekt gefallen, weil die Zusammenarbeit geprägt war von strukturiertem Vorgehen, Termintreue, konstruktiver Zusammenarbeit, Offenheit, gegenseitigem Vertrauen, aber auch Spass.»

Kurze Dienstwege

Der Projektoffizier des Lehrverbands Flab 33 war gleichzeitig in der Projektleitung der armasuisse vertreten. Dies verkürzte die Dienstwege enorm und erleichterte die Arbeit. Innerhalb des Lehrverbands führte der Projektoffizier das Projektteam, welches aus Vertretern der betei-

gen Organisationseinheiten bestand: aus dem Kommando Lehrgänge (LG) Flabverbund für die Koordination mit den Wiederholungskursen, aus dem Kommando Lehrgänge Allwetterflab (Rekrutenschule Emmen) für die notwendige Unterstützung mit Durchdienern und im Supportbereich, aus den beiden Chefs der Fachbereiche für den gefechtstechnischen Bereich, sowie aus dem Vertreter der Stabsstelle Sachmittel, dessen enormes technisches Wissen und Können aus diversen Projekten die Basis für den Erfolg legte. Die erste Sitzung erfolgte dann im Dezember 2006.

Erprobungen im Feld

Drei Felderprobungen wurden unter der Leitung der Oerlikon-Contraves AG in enger Zusammenarbeit mit armasuisse, FUB und Lehrverband Flab 33 durchgeführt. In der Felderprobung 1 fand der erste feldmässige Einsatz des Systems ohne Effektoren zwecks grundsätzlicher Überprüfungen und Testsequenzen statt. Es wurden auch einzelne Verifikationstest gemäss Engineering Test Procedures (ETP) durchgeführt. Der Feldmässige Einsatz des Systems, teilweise mit Effektoren, zur weiteren Überprüfung, insbesondere mit neuen Zielkategorien, schnelleren Zielen und Mehrfachzielen sowie das Vorantreiben der Verifikationstests gemäss ETP waren die Bestandteile der Felderprobung 2. Die als Reserve geplante Felderprobung 3 musste nicht beansprucht werden. In der Felderprobung 4 schliesslich fand der feldmässige Einsatz des Systems zur Endabnahme statt. Abschliessend musste der Verifikationstest gemäss ETP durchgeführt werden.

Erprobungen im Raum Ruswil

Als Einsatzraum wurde der Raum Ruswil LU gewählt. Dort konnte eine optimale Dreiecksaufstellung gefunden werden, wobei das coupierte Gelände auch spezifische Tests in der Abdeckung der Luftraumüberwachung zulies.

Das Versuchsgelände der armasuisse auf dem Homberg erlaubte die Installation des Control Centers vor Ort und einfache Richtstrahlverbindungen. Diese wurden zuerst durch Truppen der FUB zur Verfügung gestellt, für die Felderprobung 4 durch ein Detachement der Uem/FURS 62.

Von der Truppe betrieben

Für das Projektteam des Lehrverbands Flab 33 ging es bei den Felderprobungen insbesondere darum, Erfahrungen mit dem System als Grundlage für die eigenen Prozesse und Vorschriften zu sammeln, einen wesentlichen Beitrag zum Lessons-Learned-Prozess der Herstellerfirma und allfälligem Änderungsbedarf zu liefern, das kernprozessnahe Betriebspersonal (Durchdiener, WK-Truppen) zur Verfügung zu stellen und deren Dienstbetrieb zu gewährleisten sowie die notwendigen Supportleistungen (Material, Betriebsstoffe, Transporte) sicherzustellen. Das System erfüllte die notwendigen Forderungen von Beginn an sehr zufriedenstellend. Es über-

zeugte mit dem durchdachten Konzept und der Funktionalität. Rasch konnten erste Abnahmepunkte erfüllt werden.

Schiesserprobung in Glurigen

Anfang März 2008 fand die Schiesserprobung auf dem Fliegerabwehrschiesssplatz Glurigen im Oberwallis statt. Hauptziel war es, das System im scharfen Schuss einzusetzen und den Nachweis zu erbringen, dass die Feuerlösung ab einer entfernten Führungsanlage möglich ist. Dazu wurde das System auf dem Schiessplatz mittels Richtstrahlverbindungen betrieben, und nicht etwa über normale LAN-Verbindungen. Eine weitere Verbindung mittels IMFS (Integriertes Militärisches Fernmeldesystem) wurde mit der Operationszentrale der Luftwaffe in Dübendorf hergestellt. Neben den schon für die Felderprobungen genannten Zielsetzungen war es bei dieser Schiesserprobung die Aufgabe des Projektteams des Lehrverbands Flab 33, die Sicherheitsvorschriften ständig zu überprüfen und zusätzlich die Geschützbedie-



Feuerlösung mittels Mausclick während des Spiegelschiessens.

Das System «Sensorverbund BODLUV (M)»

Der Sensorverbund vernetzt drei Feuerleitgeräte der Mittleren Flab über eine Kommunikationslösung mit einer Führungsanlage. Zu allen Teilnehmern besteht auch eine Audioverbindung. Von den Feuerleitgeräten werden die Daten des Rundsuchradars (Tracks des Suchradardaten-extraktors) an das Control Center übermittelt. Diese Daten werden zu einer Luftlage fusioniert, das heisst, dass die Tracks, welche von den drei Geräten detektiert werden, als ein Ziel erkannt werden. Diese Luftlage wird auf einem Kartenhintergrund, auf welchem auch die Luftraumordnungsmassnahmen sichtbar sind, dargestellt. Dabei nimmt das System unter Berücksichtigung der Luftraumordnungsmassnahmen auch eine automatische Zielklassifizierung nach vorgängig festgelegten Regeln vor.

Ab Führungsanlage ferngesteuert

Mittels Maus können durch den Einsatzoffizier Flab nun die einzelnen Ziele ausgewählt werden und einem Feuerleitgerät zur Zielverfolgung zugewiesen werden, was einen automatischen Aufschaltvorgang bewirkt. Damit sind die Geräte ab der Führungsanlage ferngesteuert. Die Zieldaten (Höhe, vertikale Geschwindigkeit) sowie die Bilder der bestehenden TV-Kamera und der neuen Infrarotkamera werden während der Zielverfolgung dem Control Center übermittelt und auf dem zweiten Bildschirm dargestellt. Da jedes Feuerleitgerät gleichzeitig jeweils ein Ziel verfolgen kann, kann der Einsatzoffizier entweder die Bildinformationen von drei Zielen aus je einem Blickwinkel, oder von einem Ziel aus drei verschiedenen Blickwinkeln darstellen lassen.

Bilder für den operativen Benutzer

Das Luftlagebild und die Bild- und Zielinformationen werden auf einem zweiten Bildschirm dem operativen Benutzer zur Verfügung gestellt. Dieser kann sich entweder in derselben Füh-

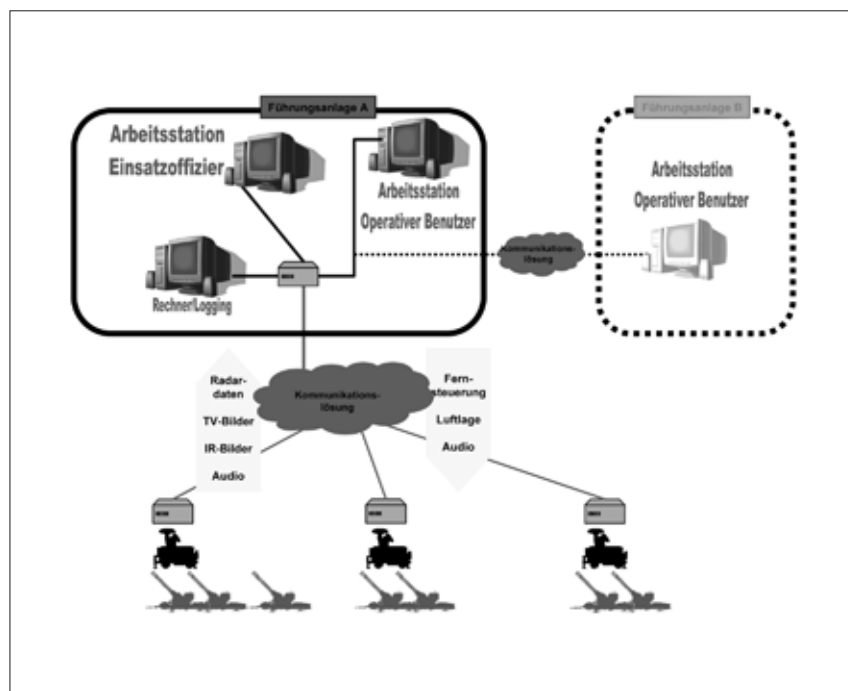
rungsanlage, oder, wiederum über eine Kommunikationslösung angebunden, in einer anderen Führungsanlage befinden.

Bei einem Einsatz ohne Effektoren wird das System primär für die Überwachung des unteren und untersten Luftraums wie folgt eingesetzt:

- Objektnaher Einsatz aller drei Geräte um ein zu schützendes Objekt mit maximaler technischer und taktischer Redundanz, um ein Schwergewicht in der Luftraumüberwachung zu gewährleisten.
- Einsatz in Talachsen, um diese auszuleuchten und die Luftlage optimal zu ergänzen. Dabei ist insbesondere auf eine genügende horizontale und vertikale Redundanz zu achten.
- Abgesetzter Einsatz eines Sensors, um den Luftverkehr in kritischen Bereichen von Flugbeschränkungszonen zusätzlich zu überwachen, beispielsweise in der Nähe von Flugplätzen.

Bei einem Einsatz mit Effektoren werden an die Feuerleitgeräte die 35-Millimeter-Flab-Kanonen angeschlossen; die autonome Feuerauslösung ist nicht möglich. Diese erfolgt nur, wenn der operative Benutzer auf ein bestimmtes Ziel eine Feuerfreigabe erteilt und der Einsatzoffizier Flab das Feuer im Control Center ferngesteuert auslöst. Damit kann ein Entscheid auf oberster Stufe getroffen werden und ein Ziel dank direktem «sensor to shooter loop» sofort bekämpft werden.

Bei einem solchen Einsatz der Flab in der Existenzsicherung wirkt diese im engen Verbund mit der grossräumigen Luftraumüberwachung und den luftgestützten Interventionsmitteln. Kann durch diese die Lage nicht bereinigt werden, besteht mit der Flab die Möglichkeit, Ziele mit klaren Angriffsabsichten auf der letzten Meile erfolgreich zu bekämpfen. Ein optimales Zusammenwirken aller Mittel der Luftwaffe ist dabei Garant für den Erfolg.



Drei Feuerleitgeräte der Mittleren Flab werden miteinander vernetzt.

nung sicherzustellen. Die Truppe der Mittleren Flab Abteilung 32 unterstützte die Erprobungsleitung in vorbildlicher Weise.

Einsatzverfahren validiert

Die beiden Truppenverifikationen im Dezember 2007 sowie im Mai 2008 erfolgten im Auftrag des Luftwaffen-Stabsteils Planung-Projektversuche (PPV) durch den Projektoffizier Lehrverband Flab 33. Ziele waren die Verifikation, ob das System den im Einsatzkonzept definierten Gefechtsleistungen entspricht, die Verifikation, ob das System (Feuerleitgerät und Control Center) durch Milizpersonal bedienbar ist, die Validierung der bislang erarbeiteten Einsatzverfahren, welche gegenüber dem «normalen» Einsatz der Mittleren Flab angepasst wurden, sowie die Anpassung dieser Einsatzverfahren hinsichtlich der Einsätze WEF 08 und EURO 08 und die Nutzung der Truppenverifikationen zur Ausbildung der ersten Einsatzoffiziere und Schlüsselfunktionäre aus dem Lehrverband Flab 33 sowie zur Schulung einer Kernbedienmannschaft, bestehend aus Durchdienern, hinsichtlich der Einsätze.

In Einsatzkonfiguration betrieben

Während bei den Erprobungen verschiedene Daten zwecks Nachweis abgegriffen wurden, wurde bei den Verifikationen vollständig darauf

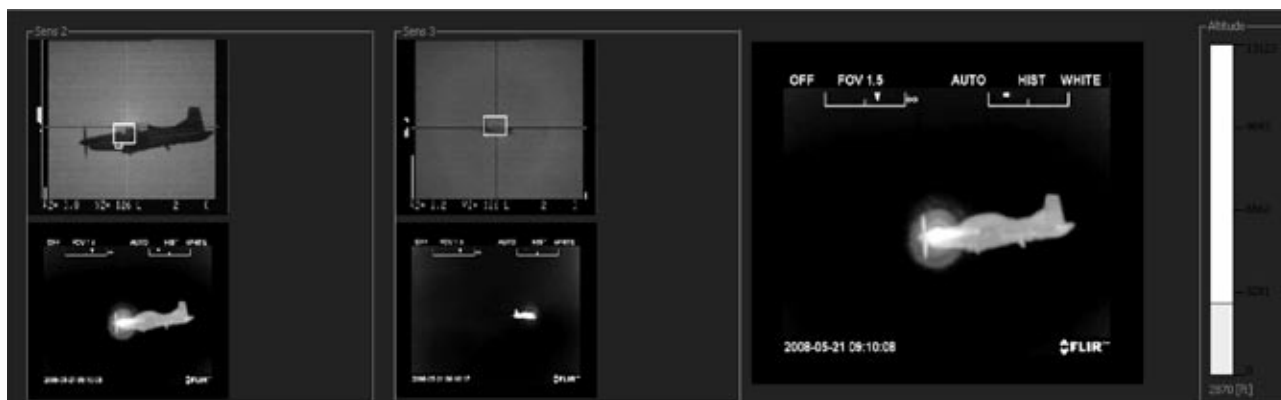


Eine Szene aus dem EURO-Einsatz: Wiederherstellen der Einsatzbereitschaft um 4 Uhr morgens.

verzichtet. Das System wurde in der Einsatzkonfiguration betrieben. Standorte wurden allerdings dieselben wie während der Erprobungen verwendet, während sich das Control Center auf dem Gelände der ehemaligen BL-64-Stellung Tiergarten in Emmen befand. Die Verifikationsleitung wurde durch die Herstellerfirma im Bereich Ausbildung und Support unterstützt.

Ein besonderes Schwergewicht wurde auf das Aggressorenkonzept gelegt. Es wurden zuhänden der Piloten der Zielflugstaffel und zuhänden der Helikopterpiloten definierte Pisten vorbereitet. Diese basierten auf klaren Szenarien und auf einer hypothetischen Luftraumordnung.

Die Planung der Einsätze am WEF 08 und an der EURO 08 erfolgte parallel zu den Erpro-



Von den Sensoren gelieferte Fernseh- und Infrarotbilder eines Pilatus PC-9.

bungen und Verifikationen und wurden durch das Kommando LG Flabverbund FDT (verantwortlich für WK und Einsätze der Flab) vorangetrieben. Nicht zu unterschätzen war dabei die Anzahl der Schnittstellen: Führungsstab der Armee, Einsatzverband Boden, Einsatzverband Luft, Operationszentrale Luftwaffe, Luftwaffenstab, FUB, Logistik-Center, Infrastruktur-Center und viele mehr (siehe Kasten). Erschwerend war auch, dass die BODLUV ein neues Element war und in bestehende Abläufe und Strukturen «hineingepasst» werden musste. Es kostete die Planer im Lehrverband viel Lehrgeld, aber dank der Unterstützung obgenannter Stellen konnten die Einsätze erfolgreich realisiert werden. So war das System sowohl am WEF 08 als auch an der EURO zu 100 Prozent taktisch einsatzbereit, mit nur wenigen technischen Ausfällen einzelner Sensoren – dies ist nicht zuletzt ein Verdienst der eingesetzten Truppe.

Hohe Professionalität

Besonders eindrücklich war für das Projektteam auch die Professionalität der militärischen und zivilen Mitarbeiter in der Operationszentrale der Luftwaffe, deren Unterstützung eine echte Hilfe und ständige Bereicherung war. Anlässlich des WEF kam ein Detachement der Mittleren Flab Abteilung 54 sowie aus Durchdienern der Lehrgänge Emmen zum Einsatz. An der EURO 08 bestand die Einsatzformation aus Teilen der Leichten Flab Lenk Waffen Abteilung 14, deren Lenk Waffen Soldaten die Sicherung der Sensorenstandorte übernahmen, aus Angehörigen der Mittleren Flab Abteilung 45, welche bereits an der Truppenverifikation 1 teilgenommen hatten, sowie aus den Durchdienern der Rekrutenschulen Emmen und Payerne. Unterstützt wurde das Projektteam dabei von der armasuisse, für die Instandhaltung Stufe 4 von der RUAG Aerospace und, für die Instandhaltung Stufe 5, von der Herstellerfirma im Rahmen von vertraglichen Vereinbarungen. Gegenwärtig wird an Erweite-

rungen gearbeitet, welche in einem ersten Paket bis zum nächsten WEF operationell sein sollen und unter anderem Erkenntnisse aus den bisherigen Einsätzen sowohl beim Control Center (Funktionalitäten, Darstellungen, Integration in die Führungsanlage) als auch beim Feuerleitgerät (Ergänzungen der lokalen Luftlage, Verwendung eines neuen Lichtwellenleiters) umsetzen. Der Ausbau des Systems auf eine grössere Anzahl Sensoren ist in Planung.

Miliztaugliches System

Das Projekt wurde durch den Projektleiter armasuisse vorbildlich geführt und wurde nicht zuletzt deshalb ein Erfolg, da trotz grossen Zeitdrucks alle Beteiligten auf eine Zielsetzung hinarbeiten

konnten. Die Zusammenarbeit mit der Herstellerfirma gestaltete sich äusserst produktiv. Nicht zuletzt war die Unterstützung einer Vielzahl von Personen die Basis für die erfolgreichen Einsätze. Damit verfügt die Schweizer Luftwaffe über ein weltweit einmaliges System, welches sie für die Schwergewichtsbildung und Ergänzung in der Luftraumüberwachung oder zum Einsatz mit Effektoren gegen die luftgestützte asymmetrische Gegenseite einsetzen kann. Besonders muss die Miliztauglichkeit des Systems hervorgehoben werden. Nach vorhergehender einsatzbezogener Ausbildung konnte das System – sowohl das Control Center als auch die Feuerleitgeräte – durch die Miliz vollumfänglich bedient werden. ■

Das Projektteam Lehrverband Flab 33



Das Projektteam des Lehrverbands Flab 33 dankt: Ei LW, Op Zen LW, skyguide, FUB Elo/Technik DUB, LVb FU 30, FUB/JEF, Ristl Abt und Bat, LW Stab A1, LW Stab A2, LW Stab A3/5, LW Stab A4, LW Stab A6, LW Stab

A7, Ter Reg 2, Ter Reg 3, Koord St 2, Koord St 3, LBA, Infra C Andermatt, LBA, Log C Othmarsingen, LBA, Infra C Mels, RUAG aerospace, vielen anderen und dem Projektteam der armasuisse.

Alexander Schmid im letzten WK der Leichten Flab Lenk Waffen Abteilung 14

Kommandant mit Leidenschaft

Dies ist nicht einfach nur ein Bericht über den WK der Leichten Flab Lenk Waffen Abteilung 14. Dies ist der letzte Bericht über die Abteilung 14 des Lehrverbandes Flab 33. Ab 2009 steht die Überführung in die Abt 9, Batterie II auf dem Programm.

Sdt Philipp Brunner

Am schwersten fällt der Abschied wohl dem Kommandanten selbst, der nun seit vier Jahren die Geschicke der Abteilung erfolgreich geleitet hat. Wenn man Oberstleutnant Alexander Schmid kennt, weiss man jedoch, dass er dieses Lob noch so gerne seinem Stab und seinen Batteriekommandanten weitergeben wird. Als Perfektionist ist es ihm ein Anliegen, dass der letzte WK souverän über die Bühne gehen wird. ARMEE aktuell hat sich an die Fersen von Oberstleutnant Schmid geheftet und begleitete ihn durch die Einsatzübung VENTO im Raum Ballwil/Baar ZG. Oberstleutnant Alexander Schmid ist Abteilungskommandant, seit letztem Herbst im Rang eines Oberstleutnants. Verändert hat ihn dies nicht wirklich. Noch immer ist er der Abteilung 14 verpflichtet, nun schon seit vier Jahren. Auch wenn dieser WK nicht nur für ihn, sondern für alle AdAs der Abteilung 14 der Letzte sein wird, herrscht Tagesordnung. Nur am Rande spricht der Chef die bevorstehenden Veränderungen an. Denn die Abteilung 14 wird in die Abteilung 9 überführt. Für Oberstleutnant Schmid bedeutet dies, dass er sich einer neuen Aufgabe widmen wird. Und dies mit der Gewissheit, dass sich die Abteilung 9 glücklich schätzen darf, mit «seiner» Abteilung 14 zusammengelegt zu werden.

Wertschätzung und Dankbarkeit

Die Abteilung 14 macht den Eindruck einer eingespielten und gut funktionierenden Truppe, die vom Führungsstil von Oberstleutnant Schmid durchaus profitiert hat. Man bemerkt die Wertschätzung und Dankbarkeit Oberstleut-



Abteilungskommandant Alexander Schmid spät in der Nacht.

nant Schmid's gegenüber seinem Stab, seinen Batteriekommandanten und der ganzen Truppe. Er ist und darf auch stolz sein auf das Geleistete. Während unseres Besuchs war denn auch spürbar, dass gerade dieser letzte WK etwas Besonderes ist. In der ersten Woche wurde das Augenmerk auf die Vertiefung der Kernkompetenzen gelegt. Auf Stufe Soldat ging es um die Fachkenntnisse an den Lenk Waffen, bei den Beobachtern um ALERT, bei den Übermittlern um Funk und Telefon, die Nachrichtler würden eine Woche später erstmals an der Zertifizierung (ZERTI) teilnehmen und die frühere Reparatur kümmerte sich um die Instandhaltung. Selbstverständlich stand auch das Soldatenhandwerk auf der Agenda, wie zum Beispiel die Beherr-

schung des Sturmgewehrs 90. In der Woche 2 besuchten wir dann die erwähnte ZERTI. Sämtliche Soldaten der Abteilung 14, die an der ZERTI teilgenommen hatten, haben diese auch erfüllt. Auch dieses Jahr musste Oberstleutnant Schmid auf eine ganze Batterie verzichten, die im Rahmen des Luftraumschutzes während der EURO 08 im Raum Basel und Bern im Einsatz war. Die Einsatzübung VENTO legte den Startschuss für die in der dritten Woche beginnende Übung CHESS in Vaulruz, in der französischen Schweiz.

Fussball im Theoriesaal

Dass es keine Unfälle gab, war für den Kommandanten auch diesmal das absolut Wich-

tigste. Er duldet keine leichtsinnigen unüberlegten Fehler. Er duldet nur Fehler, die einfach passieren können. Auch speziell war, dass der diesjährige WK genau auf die EURO 08 im eigenen Land gefallen ist. Die Theoriesäle dienen somit für einmal auch mehr der Übertragung von Fussballspielen, als dem üblichen Verwendungszweck der Wissensvermittlung durch die Vorgesetzten. Für Schmid war dieser WK sowie so sehr speziell. Die Planung der Übung VENTO musste er aus Zeitmangel seinem Stellvertreter Major Urs Birrer anvertrauen. Und dies war ein guter Entscheid, denn die Planung der Übung VENTO verlief absolut reibungslos und sehr zufriedenstellend. Da Major Birrer ab 2009 die Leichte Flab Lenkwaffen Abteilung 7 (L Flab Lfw Abt 7) als Kommandant übernehmen wird, sieht dies Oberstleutnant Schmid als beste Vorbereitung für die noch kommenden Anforderungen als Kommandant einer eigenen Abteilung.

Strikte, aber menschlich und fair

Trotz all den bevorstehenden Veränderungen, trafen wir auf eine Abteilung 14, die sich auch im letzten WK keine Blösse geben wollte. Und doch kam es mir von Zeit zu Zeit vor wie eine Abschiedstournee. Anstatt des ausstehenden Applauses gab es einige Momente der Dankbarkeit, beidseits der Führungsriege. Man spürte, dass die Abteilung 14 während Jahren militärisch strikte, aber eben auch menschlich fair und motivierend geführt worden war. Die Mischung zwischen erfahrenen und noch jungen Soldaten scheint perfekt. Eine moderne Abteilung, die sich auch technologisch nicht lumpen lässt. Dazu aber später mehr. Die Mischung macht es wahrscheinlich auch hier aus. Und vor allem, dass Oberstleutnant Alexander Schmid seine Führungsmannschaft und auch mit seiner Truppe immer wieder auf der menschlichen Ebene erreicht. Er spricht über Privates, Geschäftliches, Allgemeines, Generelles, Politik und vieles mehr. Er ist ein Kommandant, der zuhören kann und

versucht, sich auch die Zeit zu nehmen. Doch er weiss selbst, dass eben diese Zeit meist fehlt. Gerade im Bereich des Kadernachwuchses würde er gerne intensiver arbeiten. In seiner neuen Aufgabe wird er noch weniger mit der Truppe zu tun haben. Dies sei aber in Ordnung, wie der bald abtretende Kommandant Schmid selber sagt. Die künftigen Aufgaben seien mehr konzeptionell und strategisch und weniger auf der operativen Ebene. Militärisch ist dies natürlich auch eine erneute Chance, auch wenn Oberstleutnant Schmid nicht gerade derjenige ist, der um jeden Willen befördert werden möchte. Dies geschieht einfach. Am besten aufgrund guter Leistungen, und in dieser Hinsicht muss er sich ja nicht verstecken. Wenn dann, weil er lieber bescheiden ist als prahlerisch. Dies würde nicht zu ihm passen.

Als Übungsleiter lässt er es sich natürlich nicht nehmen, verschiedene Feuereinheiten zu besuchen. Und dank seinem Fahrer, Soldat Siffert – dieser ist nicht verwandt mit dem bekannten Jo Siffert, dem ehemaligen und unvergesslichen Schweizer Rennfahrer – kommt er sicher und meist ohne grosse Umwege am Ziel an. Oberstleutnant Schmid genießt es noch immer, die Navigation mittels Karte und von Hand selbst zu koordinieren. Auch wenn sich das aktuelle Strassennetz und die doch etwas veraltete Strassenkarte der Schweizer Armee nicht immer einig sind. Seine Truppe findet er immer.

Fehlendes Funkgerät

Als ein Zugführer im Laufe des WKs auf seiner Erkundung versehentlich das für die Truppe



Stellung mit getarntem Alarmsystem ALERT.

notwendige Funkgerät mitnahm, war der Zugführer Stellvertreter via Funk nicht erreichbar. Oberstleutnant Schmid selbst sprach davon, dass es natürlich einem Weltrekord gleich kommen würde, falls Zugführer X. auf die Anfragen antworten würde. Nicht mit diesen Funkgeräten. Und da kam dem kreativen Zugführer Stellvertreter Y. in den Sinn, dass er in diesem Fall einfach das Handy zur Hilfe nehmen könnte. So könnten sie wenigstens die Übung mitverfolgen. Selbstverständlich kam Oberstleutnant Schmid just in dem Moment und bei der erwähnten Feuertereinheit auf Besuch – nicht Kontrolle wie er stets betonte – bei welchem das eben erwähnte Funkgerät unauffindbar war. Sagen wir einmal, der Chef war nicht besonders glücklich darüber. Nun sei es drum. Die Abschiedstournee, also kein Kontrollgang, ging weiter. Immer wieder prüfte der Oberstleutnant seine Mannen auf ihre Fähigkeiten. Mit Fang- aber auch mit Wissensfragen. Lob verteilte er gerne. Tadel nur, wenn es sein musste. An diesem Tag, war dies fast nie der Fall, auch wenn die Besuche jeweils spontan erfolgten.

Bezug zur Realität

Während der Übung CHESS in der Romandie oblag die Gesamtverantwortung direkt dem Kommandanten Lehrverband Flab 33, Brigadier Marcel Amstutz. Dann hatte Schmid wieder mehr Zeit für die Truppe. Das Klima in der Abteilung 14 entspricht dem Eindruck, den ich bereits im letzten WK nicht los wurde. Die Abteilung ist gut organisiert, erfüllt die Pflicht jeweils souverän und meistert die Kür, wenn es Sinn macht. Unsinnigkeit passt nicht in das Programm. Der Bezug zur Realität wird von Oberstleutnant Schmid immer wieder in den Mittelpunkt gerückt. Auch wenn diese Übungen, wie der Name schon sagt, nur Übungen sind, so soll doch daran gedacht werden, wie es denn wirklich wäre. Eine Bereitschaft unter



Eine Feuertereinheit hält Ausschau nach nahenden Flugzeugen.

Stress fertigzustellen. Den Luftraum unter Zeitnot richtig abzudecken und zu schützen. Die richtigen Entscheide im richtigen Moment fällen. Der gesunde Menschenverstand. Dies sind Werte, die in der Abteilung 14 immer wieder spürbar werden. Man kennt sich auch schon länger, da die meisten aus dem Raum Bern

kommen und bereits die RS in Payerne absolvierten, wo eben auch Oberstleutnant Schmid als Berufsoffizier arbeitete. Das Einvernehmen ist denn auch dementsprechend gut.

Willkommenes Training

Man bemerkt, dass Oberstleutnant Schmid ein Kommandant mit Leidenschaft ist. Er spricht über das Zusammenspiel vom Radar ALERT und den Feuertereinheiten, über die Vorteile der Lenkwaffenschützen, über die PC-7, die Propeller, die Helikopter und die Jets, die täglich während zirka eineinhalb Stunden über die Zentralschweiz donnern oder eben einfach nur fliegen. Für die Luftwaffe ebenso willkommene Trainingseinheiten, wie für die Soldaten mit dem Stinger. Und so langsam ging die Übung VENTO zu Ende. Somit geht es nach Vaulruz in die Schlussübung CHESS. Bis dahin hat Oberstleutnant Schmid alle Hände voll zu tun. ■

Oberstlt Alexander Schmid

Geburtstag:

11. Februar 1964

Zivilstand:

verheiratet mit Silvia
Kinder Melanie und Jessica

Militärkarriere:

1995-2000 Btrr Kdt, gr eg L DCA 1
2001-2002 Abt Kdt Stv, g reg L DCA 1
2003-2004 Of z Vf Kdt, Stab LVb Flab 33
2005-2008 Abt Kdt, L Flab Lwf Abt 14

Beruf:

Zugeteilter Stabsoffizier
Kommandant Luftwaffe

Besuch bei der Leichten Flab Lenk Waffen Abteilung 7

Thurgauer in der Bündner Herrschaft



Eine Stinger-Feuereinheit oberhalb Jenins in der Bündner Herrschaft.

Amtsleiter Niklaus Stähli und Kreiskommandant Major Gregor Kramer vom Amt für Bevölkerungsschutz und Armee (ABA) des Kantons Thurgau besuchen die Leichte Flab Lenk Waffen Abteilung 7 (L Flab Lwf Abt 7).

Soldat Matthias Koller

Es liegt herbstlicher Nebel über dem Winzerdorf Jenins im Kanton Graubünden als frühmorgens Besuch vom Amt für Bevölkerungsschutz und Armee des Kantons Thurgau eintrifft. Die L Flab Lwf Abt 7 hatte am Tag zuvor vom Übungsplatz Brigels in den Grossraum Chur verschoben und befand sich nun in der zweiten Phase der Ausbildung: Der Festigungsstufe. Noch während des Stellungbezugs wurde 150 Kilometer

entfernt in Bern das Rüstungsprogramm 2008 durch den Nationalrat verworfen. Entsprechend gross war das Interesse der Gäste, Amtsleiter Niklaus Stähli und Kreiskommandant Major Gregor Kramer, wie dieser Entscheid an der Basis aufgenommen wurde. Der Kurzbesuch war denn auch eine von mehreren Massnahmen, die Politik näher an das Geschehen zu bringen und durch «Einzelbeispiele den Blick auf das Gesamte zu erhalten», so Stähli.

Spannungsfeld Beruf – Militär

Die Einführung durch den Abteilungskommandanten Oberstleutnant im Generalstab Davide Castelli wurde auch sofort zu Diskussionen entlang der Berührungspunkte genutzt: Insbesondere das Spannungsfeld zwischen Beruf und Militär (Dienstverschiebungsge-

suche) sowie die Fusion der Abteilungen 6 und 7 im Zuge des auf die Armee XXI folgenden Reformpakets mit dem Planungshorizont 2008 bis 2011. Durch die Fusion erhofft sich der Kommandant insbesondere eine Verbesserung in der Nachhaltigkeit der Kader-Entwicklung, da heute oftmals Offiziere fehlen würden, so Davide Castelli. Er ergänzt: «Führungsqualität zu erwerben bedingt Zeit – bloss ein Crashkurs hilft nicht.» Als Beispiel führte Castelli aus, dass von 17 Stabsmitarbeitern der Abteilung nur 6 anwesend seien. Zur Sprache kamen auch subsidiäre Einsätze wie AMBA CENTRO, welche gemäss Davide Castelli als Visitenkarte der Armee zwar nötig seien, gleichzeitig allerdings sehr viel Personal erforderten. Zudem sei diese Art von Einsätzen keine Ausbildung – stetiges Anlernen, Festigen und Einsetzen sei

für die Grundbereitschaft jedoch absolut zentral, was auch nach Ablauf jeder Woche im WK sichtbar werde.

Besuch im Gelände

Es folgte ein Besuch des Abteilungs-Kommandopostens, welchen die Gäste zum direkten Kontakt nutzten. Während die Soldaten vom Nationalrats-Entscheid kaum Notiz nahmen, wurde dies im Kader doch stärker diskutiert. Dabei herrschte Konsens, dass die schwindende Verankerung der Armee in Politik und Gesellschaft es dem Milizsystem nicht gerade einfacher machen werde. Zudem würden schwerwiegende Ereignisse wie der Bootsunfall auf der Kander diese Entwicklung verstärken, unter Ausblendung der Tatsache, dass dies tra-

gische Einzelfälle und nicht systemchronische Natur sind. Beim anschliessenden Besuch einer Feueinheit und eines Beobachtungsposten im Gelände konnten sich die Gäste von der Wirkungsweise und -kraft der Leichten Flab überzeugen. Im Verbund mit weiteren 20 Feueinheiten waren diese inmitten der vorbereitenden Übung für NEON TWO, welche in der dritten WK Woche zusammen mit der Infanterie Brigade 7 durchgeführt wurde. Die nächste Übung für die L Flab Lwf Abt 7 in dieser Grössenordnung ist für 2011 geplant.

Kommandantenwechsel steht bevor

Beim abschliessenden Mittagessen und dem Gespräch mit den Einheitskommandanten wurde die Problematik rund um die perso-

nellen Ressourcen erneut angesprochen. Die Notwendigkeit von Massnahmen wurde erkannt und weitere Gespräche beschlossen. Allerdings wird beim nächsten Besuch nicht mehr Oberstleutnant im Generalstab Davide Castelli am Tisch sitzen, denn dieser gibt sein Amt demnächst an Oberstleutnant Urs Birrer ab. In diesem Sinne und als Dank für die Möglichkeit des Besuchs, übergab Amtsleiter Niklaus Stähli dem Abteilungscommandanten als Zeichen der kantonalen Verbundenheit eine Fahne Thurgau/Schweiz. Der Besuch war so positiv, dass für die Zukunft weitere Besuche mit Regierungsvertretern angedacht sind und der Thurgauer Amtschef nicht ausschloss, das ihn beim nächsten Mal einige seiner 21 Mitarbeiter begleiten werden. ■



Davide Castelli erklärt den Besuchern im Gelände den Wirkungskreis des Flab-Lenkwarensystems Stinger.



Abteilungscommandant Oberstleutnant im Generalstab Davide Castelli (Mitte) erhielt von Niklaus Stähli, Leiter des Amtes für Bevölkerungsschutz und Armee des Kantons Thurgau (links), und Kreiskommandant Major Gregor Kramer eine Thurgauer Kantonsfahne.

Letzter WK der Leichten Flab Lenkwaffen Abteilung 6

Standarte definitiv abgegeben



André Blattmann, CdA ad interim (links) mit Abteilungskommandant Beat Meister.

Anfangs September 2008 beendete die Zürcher Leichte Flab Lenkwaffen Abteilung 6 ihren letzten WK. Dazu fand ein Besuchstag in Anwesenheit von Divisionär André Blattmann, Chef der Armee a.i., und die Rückgabe der Standarte an den Kommandanten des Lehrverbandes Flab 33, Brigadier Marcel Amstutz statt.

Oberstlt Jean-Marc Hochstrasser,
Chef Kommunikation Lehrverband Flab 33

Nach ihrem dreiwöchigen WK hat die Leichte Flab Lenkwaffen Abteilung 6 in Anwesenheit von Divisionär André Blattmann, Chef der Armee

a.i., zum letzten Mal ihren Besuchstag durchgeführt. Die Standarte wurde dem Kommandanten des Lehrverbandes Flab 33, Brigadier Marcel Amstutz Ende WK in Grandvillard übergeben. Die Abteilung wird auf Ende Jahr im Rahmen des Entwicklungsschrittes 08/11 aufgelöst in die Leichte Flab Lenkwaffen Abteilung 7 integriert. Insgesamt werden aus den heute in der Schweizer Armee bestehenden 15 Flab Abteilungen per 1. Januar 2009 noch 9 aktive und 4 Reserve-Abteilungen gebildet. Dabei bleiben alle drei Waffensysteme, die Mittlere Flab mit den 35-mm-Kanonen und die Lenkwaffensysteme Rapier und Stinger erhalten, um auch zukünftig Leistungen über alle Lagen sicherstellen zu kön-

L Flab Lwf Abt 6

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fliegerabwehr der Armee neu organisiert und dabei 1947 die Leichte Flab Abt 6 gegründet. Die meisten Soldaten stammten und stammen aus dem Kanton Zürich. Die der Felddivision 6 unterstellten Abteilung wurde nach der Auflösung dieser Division im Rahmen der Armee XXI in den Lehrverband Flab 33 umgeteilt.

Die Abteilung 6 war anfänglich mit 20-Millimeter-Fliegerabwehrkanonen ausgerüstet. Anfang der 90er-Jahre wurde die Abteilung auf die moderne durch einen Mann zu bedienende Fliegerabwehrlenkwaffe «Stinger» umgerüstet. Die Lenkwaffe steuert sich nach dem Abschuss selbst ins Ziel und ist daher von der so genannten «Fire and forget»-Generation. Durch die später erfolgte Beschaffung eines Wärmebildvisiers und eines modernen Alarmierungssystems ist diese Waffe nun bei Tag und Nacht einsetzbar.

Die Soldaten der Abteilung 6 haben in den letzten Jahren jedoch nicht nur mit dem Stinger-System trainiert, sondern bewachten mehrmals erfolgreich die Botschaften und Konsulate in Bern, Genf und Zürich. Auf Ende 2008 werden die Soldaten und Offiziere in die Leichte Flab Lenkwaffen Abteilung 7 umgeteilt und der Geist der «Sechser» wird so weiter am Leben gehalten. Insbesondere wird fast das gesamte Kader der Abteilung 7 aus ehemaligen «Sechsern» bestehen.

nen – beispielsweise Echteinsätze wie am WEF, oder an der EURO 08, die Bereitschaftsformation und die Botschaftsbewachung.

Interessierte Bevölkerung

Bei strahlendem und heissem Wetter versammelte sich die Leichte Flab Lenkwaffen Abteilung 6 und eine grosse Anzahl von Angehörigen zum Besuchstag auf der Allmend in Luzern. Anwesend war ebenfalls Divisionär André Blattmann, Chef der Armee a.i., der selbst einmal die Abteilung 6 kommandiert hatte. Da es sich bei der Abteilung 6 um eine Zürcher Truppe handelt, war auch die Militärdirektion des Kantons Zürich vertreten. Zusätzlich waren Berufsoffiziere des

Lehrverbandes Flab 33 an der Feier anwesend. Vorgängig hatten die einzelnen Batterien ihr Können und ihr Material der Zivilbevölkerung an ihren Standorten gezeigt. Obwohl nur durch Mundpropaganda auf die Anlässe aufmerksam gemacht werden konnte, verfolgte doch eine beachtliche Zahl von Besuchern die Präsentationen.

Anspruchsvoller WK

Auch der letzte WK der Abteilung 6 lief im gewohnten aber anspruchsvollen Rahmen ab. Denn, obschon die Abteilung 6 überführt wird, bleibt das Wissen und Können der Soldaten auch in der neuen Formation von höchster Wichtigkeit. Nachdem in den ersten beiden Wochen die Soldaten und Feereinheiten ihre Kenntnisse wieder auffrischten, fand in der letzten Woche des WKs eine für die ganze Abteilung durch den Lehrverband Flab 33 geleitete Übung statt. ■

Der letzte Kommandant

Der 38-jährige Oberstleutnant im Generalstab Beat Meister führte seit 2005 die Abteilung 6. Der in Uster wohnhafte Berufsoffizier war vor seiner beruflichen Tätigkeit in der Armee als Berufsschullehrer tätig. Seit 1989 war er fast ohne Unterbruch in der Abteilung 6 eingeteilt und hat somit seine ganze Karriere in dieser Abteilung absolviert. Für ihn waren die bleibenden Erlebnisse das gemeinsame Erreichen der gesteckten Ziele innerhalb der Abteilung. An oberster Stelle stand für ihn jedoch immer, die ihm anvertrauten Soldaten und Offiziere gesund wieder nach Hause entlassen zu können. Die Abteilung hatte in den letzten Jahren glücklicherweise keine schweren Unfälle zu verzeichnen – was den Abteilungskommandanten eine grosse Genugtuung verschafft. Letztes Jahr absolvierte Meister am Air Command Staff Collage der amerikanischen Luftwaffe in Montgomery (Alabama) eine Weiterbildung. Dabei hat ihn die Arbeit mit anderen Offizieren aus 63 Nationen beeindruckt.



*Der Militärflugplatz Sion feierte am 26. und 27. September 2008 seinen 65. Geburtstag mit Auftritten von PC-7 TEAM, Patrouille Suisse und F/A-18 Hornet. Mehr als 18 000 Besucherinnen und Besucher wohnten den Flugvorführungen der Schweizer Luftwaffe bei.
(Fotos: Olivier Devènes und David Marquis)*