



ARMEE

a k t u e l l



LW RICHTSTRAHLABTEILUNG 4 EINSATZ IM HOCHGEBIRGE

15 | EIN MEILENSTEIN:





10 JAHRE F/A-18 IN DER SCHWEIZER LUFTWAFFE

18 | ÜBUNG BELUGA 2007:

EREIGNISFLUG AUF DEM MILITÄRFLUGPLATZ
SION

28 | EINSATZFÜHRUNG IN DER LUFTWAFFE:

PERMANENT IM BILD ÜBER LUFTLAGE UND
RESSOURCEN

Inhalt Juni 2007		
3	Technischer Dienst auf hohem Niveau	
5	Den Wetterfröschen über die Schulter geschaut: Rekrutenausbildung im LVb Fulw 34	
8	Time-Management in Perfektion: Der neue Chef Einsatz im LVb FULW 34	
9	Comic	
10	LW Richtstrahlabteilung 4	
15	10 Jahre F/A-18 „Hornet“ in der Schweizer Luftwaffe	
A1	Die Vision der Schweizer Armee	
A2	Ein Kompass für die Schweizer Armee: Neue Vision und Strategie	
A4	Armeetage 2007 in Lugano	
A6	Militärische Kaderausbildung – einfach erklärt	
A8	Das neue Ausbildungsmodell XXI/08: Längere praktische Führungserfahrung	
A9	Ein Beruf in der Armee – warum nicht?	
A10	Der Bundesrat wählt Roland Nef zum neuen Chef der Armee.	
A11	Militärisch ausgerüstet – vom Béret bis zu den Kampfstiefeln: Was gehört heute zur persönlichen Ausrüstung eines AdA?	
A14	Mit Tauglichkeit und Wehrwillen der Stellungspflichtigen geht es aufwärts	
A16	Gesucht: Truppenrichterinnen und -richter	
A18	Durchdiener bei der Luftwaffe helfen auf dem Flughafen Bern-Belp	
A20	Diese Checklisten helfen Ihnen bei der Vorbereitung Ihres nächsten WK	
A21	Eingeteilt in die Reserve der Armee: Was heisst das konkret?	
A22	Das Rüstungsprogramm 2007	
A24	Das VBS an der Zürcher Herbstmesse Züspa	
17	Neues Verbindungsflugzeug Beech 1900 D	
18	Übung BELUGA 07 in Sion	
22	Alles neu auf dem Stützpunkt Locarno	
25	Buch Brotschi oder Life firing programm 07	
26	20 Jahre Super Puma	
28	Einsatzführung in der Luftwaffe	
30	Armeeseelsorge im Lehrverband Flab 33	

Impressum

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

Herausgeber:

Chef der Armee und Kdt Luftwaffe

Redaktion:

Redaktionsgruppen LVb 31, 33 und 34

Redaktionsadresse Luftwaffenteil:

Kommunikation Luftwaffe
Redaktion ARMEE aktuell
Hansjürg Klossner,
Militärflugplatz, Wangenstrasse
8600 Dübendorf
Tel. 044 823 20 08
hansjuerg.klossner@vtg.admin.ch

Fachredaktion Luftwaffe:

Kommunikationsbasisverantwortliche
der Lehrverbände der Luftwaffe:

LVb Flieger 31:

Oberstlt Felix Tellenbach
armeeaktuell@proolutions.ch

LVb Flab 33:

Oberst Urs Friedländer
urs.friedlaender@vtg.admin.ch

LVb FULW 34:

Hptm Bernhard Bischoff
bernhard.bischoff@bluwin.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:

Die Richtstrahlabteilung 4 der Luftwaffe betreibt
Anlagen auf 2700 m über Meer.

Fachgruppen im Lehrverband FULW 34

Technischer Dienst auf hohem Niveau

Der Lehrverband FULW 34 hat in seinen Schulen 25 verschiedene Fachgruppen auszubilden und für den Einsatz in den Milizformationen vorzubereiten. Da der Nachwuchsbedarf von Rekruten pro Fachgruppe zum Teil nur klein ist, können nicht alle Spezialgebiete in allen drei jährlichen Rekrutenschulen ausgebildet werden. In Dübendorf finden daher drei verschiedene Schulstarts pro Jahr statt: Die Radar-, Nachrichten- und Übermittlungsrekrutenschulen.

von Hptm Bernhard Bischoff

Hauptadjutant René Gehrig hat es nicht leicht. Als Chef der Fachausbildung im Lehrverband Führungsunterstützung organisiert er die Ausbildung von 25 verschiedenen Fachgruppen. Mit seinem Team von 25 Fachausbildnern wird er der schwierigen Aufgabe gerecht, pro Jahr ca. 390 Soldaten, 60 Unteroffiziere und 18 Offiziere in ihren komplexen Aufgaben auszubilden. Er kann sich dabei voll auf das Engagement und Fachwissen seiner Berufsunteroffiziere, Fachberufsunteroffiziere und zivilen Fachlehrer verlassen. „Im Gegensatz zu anderen Lehrverbänden, die nur eine Handvoll verschiedener Fachgruppen auszubilden haben, ist es aus personellen Gründen nicht möglich, in den drei vorgegebenen Rekrutenschulstarts immer alle Fachgruppen auszubilden“. In Dübendorf finden daher drei verschiedene RS-Starts statt: Im Frühjahr startet die Radarschule, im Sommer die Nachrichtensparte und im Herbst die Ausbildung der Übermittlungsspezialisten. Die drei Starts schränken auch die Ausbildung der Kader ein. So werden beispielsweise die Zugführer der Übermittlung nach der allgemeinen Grundausbildung (AGA) aus dem Rekrutenbestand der Radarschule ausgewählt. Ein reichlich kompliziertes Verfahren, meint auch Hptadj Gehrig: „Unterbrechungen in der Ausbildung zum Zugführer sind nicht ein-



Hptadj René Gehrig: Chef der Fachausbildung an den FULW-Schulen.

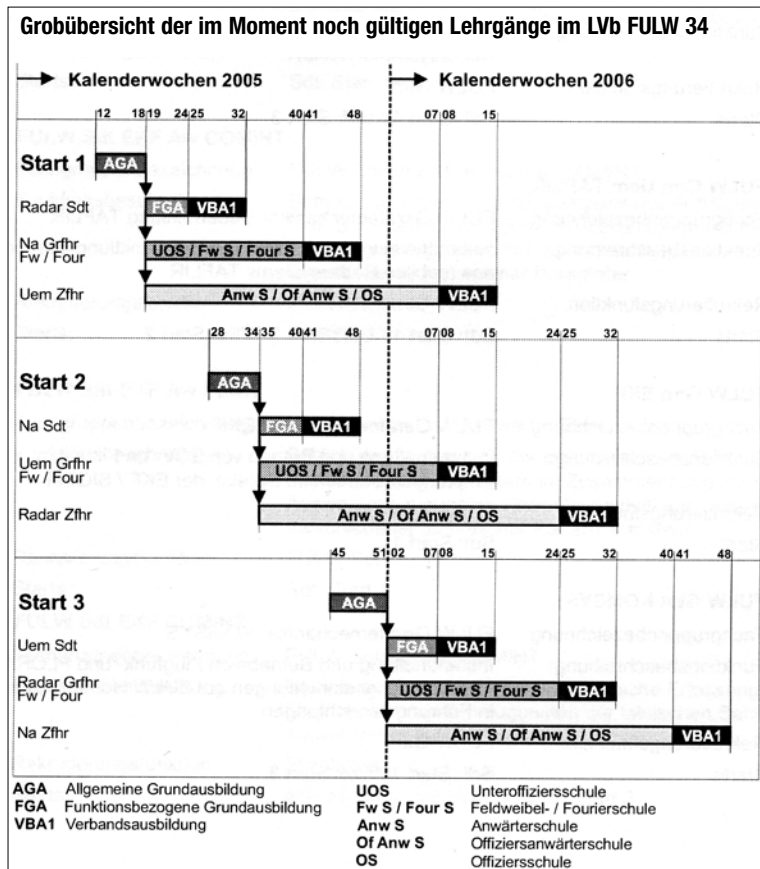
fach zu bewerkstelligen. Will ein Zugführer seine Ausbildung etwa wegen des Studiums unterbrechen, so kann er seinen Dienst nicht einfach auf einen anderen RS-Start verschieben. Er muss ein Jahr warten, um wieder bei "seiner" Fachgruppe den Dienst leisten zu können." Probleme kann es auch geben, wenn ein Of- oder Uof-Anwärter die Ausbildung nicht besteht. "Of Anw können nicht einfach zu Uof der gleichen Fachgruppe umgepolt werden, weil gleichzeitig keine Ausbildung zum Uof stattfindet. Wir haben keine Durchlässigkeit im System; aber anders ist die

Ausbildung in den zum Teil sehr kleinen Fachgruppen wie den diversen Gerätemechanikern nicht zu organisieren. Das Qualifikationswesen ist also extrem wichtig, um die richtigen AdA für eine Weiterausbildung vorzuschlagen."

Ausbildung ohne Milizkader

Nach sieben Wochen AGA beginnt die sechswöchige Fachgrundausbildung (FGA). In dieser Phase sind keine Milizkader auf Platz anwesend, um die Ausbildung zu betreuen – eine gewaltige Veränderung gegenüber der Armee 95. Die

In Dübendorf ist es aus personellen Gründen nicht möglich, in den drei vorgegebenen Rekrutenschulstarts immer alle Fachgruppen auszubilden.



Drei verschiedene RS-Starts in Dübendorf.

mal ausgebildet. Diese haben aber wegen der gedrängten Zeitplanung nur wenig Freiraum, um sich selber weiterzubilden oder die Kurse vorzubereiten. "Zum Glück haben wir meistens top motivierte Rekruten, und oft bringen sie auch ihr ziviles Know-how mit. So kann das hohe Niveau der Fachausbildung trotz Budgetkürzungen und Personalmangel aufrecht erhalten werden." Und schon muss Hptadj Gehrig wieder los zu einem Ausbildungsrapport: Da die fachdienstliche Leitung der Nachrichtenschule aus Spargründen nicht besetzt ist, führt er in Personalunion auch noch diesen Bereich – Normalfall in der heutigen Armee. ■

Die Fachausbildner sind gezwungen, oft an die Eigenverantwortung zu appellieren.

Fachausbildner sind an dreieinhalb Wochentagen alleine zuständig für die Ausbildung ihrer Rekruten. Da aus Budgetgründen die meisten Fachgruppen nur einen Fachausbildner haben, ist Friktionspotenzial programmiert: Fällt ein Ausbildner unverhofft aus, gibt es in der Regel keinen Ersatz. Da die Fachgebiete in sich sehr komplex sind und die Einarbeitungszeit manchmal Jahre in Anspruch nehmen kann, hat es auch nicht einen Kollegen, der schnell mal einspringt. Zu „Armee 95“-Zeiten waren es die oft sehr gut ausgebildeten Milizkader, die in die Bresche springen konnten. "Die One-Man-Show der Fachausbildner verlangt von diesen alles ab! Nicht nur ist er für die Fachausbildung zuständig, nein, er muss sich auch um dienstbetriebliche Belange kümmern, da ja dafür keine

Milizkader in den Schulen sind." Oftmals fehlen auch genügend Ausbildungssysteme. Konnten früher in Rotationen die Milizkader verschiedene Ausbildungsstellen mitbetreuen, sind die Fachausbildner gezwungen, oft an die Eigenverantwortlichkeit zu appellieren – und Selbststudium zu verordnen. Nur so können die umfangreichen Lehrpläne eingehalten werden. Ist die Rekrutenschule vorbei, warten schon die Of Anw auf ihre fachtechnische Ausbildung, danach die Uof Anw. Der technische Dienst in Dübendorf dauert also das ganze Jahr; mit verschiedenen Stufen und Lehrplänen. Eine sehr anspruchsvolle Aufgabe.

Hptadj Gehrig ist auf die Unterstützung seiner Fachausbildner angewiesen, denn ohne sie werden die ca. 130 Rekruten pro RS nicht opti-

Rekrutenausbildung im LVb FULW 34

Den Wetterfröschen über die Schulter geschaut

Die Ausbildung im Lehrverband für die Radar-, Nachrichten- und Übermittlungslehrgänge hat pro Jahr drei verschiedene Starts. Das Redaktionsteam der Info Gr des LVb FULW 34 hat den angehenden Wetter- und Nachrichtensoldaten bei der funktionsbezogenen Grundausbildung über die Schultern geschaut. Wir wollten von den Rekruten und Ausbildern wissen, was sie in den ersten 13 Wochen ihres militärischen Lebens gelernt haben und was sie bewegt.

von Sdt Patrik Schneider und
Sdt Alfred Widmer

Beobachter, AWZler und Übermittler gehören der Vergangenheit an. Der heutige Nachrichtensoldat ist nicht mehr auf einem Gebiet spezialisiert, er vereint alle drei Aufgaben. Die Qualität der Meldungen und der Einsatzbereitschaft hat unter der Bündelung der Kräfte nicht gelitten, sie ist sogar besser als zuvor. „Wenn ein Beobachtungsposten früher einen schwachen Funker zugeteilt erhielt, klappte nichts mehr“, erinnert sich Adj Hans Rudolf Trüb. „Jetzt kennt jeder die Zusammenhänge, wir können uns also selbst behelfen.“

Die Anforderungen sind mit der Kürzung des Personalbestands allerdings stark gestiegen. Bildete Trüb früher das Kader aus, arbeitet er nun an der Basis, direkt mit den Soldaten. 38



Rekrut Naef wartet auf das Startzeichen für den Einsatz des Wetterballons.



„Start in drei, zwei, eins...“: Rekrut Naef lässt einen Wetterballon steigen.

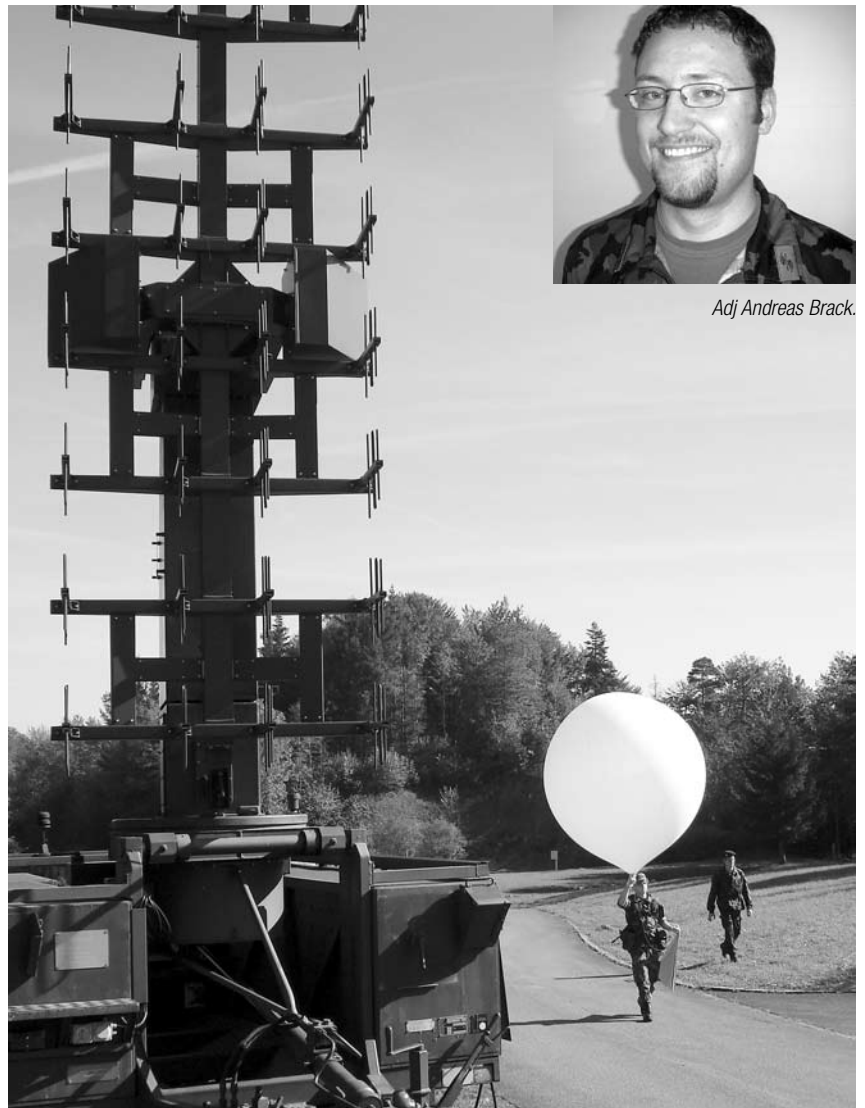
brachte er im vergangenen Herbst, unterstützt von Adj Andreas Brack, das Grundhandwerk bei. Nicht ohne Probleme. Denn einerseits sei das Kader - da bei vielen die Erfahrung im Führen von Personen fehlt - unerfahren, andererseits bewege sich die Grösse der Einheit an der Grenze des Zumutbaren.

Innerhalb der ersten sieben Wochen Grundausbildung erlernen sie das ABC des militärischen Wetterdienstes.

Sechs Wochen dauert die funktionsbezogene Grundausbildung. Danach folgt die Praxis auf dem Feld, hauptsächlich mit Flexposten. Damit die Soldaten ihr Wissen in allen Bereichen (Beobachtung, Zentrale, Übermittlung) anwenden können, werden die Züge nach dem Rotationsprinzip eingesetzt. Als Folge der WEF-Einsätze - drei von gesamthaft fünf Kompanien stehen dafür bereit - wurde insbesondere die Wetterausbildung intensiviert. Die gewonnenen Daten werden indes nicht ins nationale Netz eingespeist, sondern ausschliesslich für Luftwaffeninterne Zwecke verwendet.

Bei der Wetterfachgruppe ist dies nicht der Fall. Hier arbeiten die militärischen und zivilen Wetterfachleute eng zusammen. Die lokal von der Wetterfachgruppe des Lvb FULW 34 auf sechs Wetterbeobachtungsstationen erfassten Daten werden zu Gunsten der Einsatzzentrale der Luftwaffe erhoben. Dort werden sie für Briefings von Piloten und die Aufarbeitung der Wetterlage benützt. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit Swiss Meteo übermittelt. Deren Mitarbeiter nutzen die "militärischen Daten" unter anderem auch für das Erstellen der Emmagramme.

Zum ersten Mal lässt Rekr Tobias Naef in der Ausbildung einen Wetterballon in die Luft steigen: „Drei, zwei, eins, Start“ zählt er mit lauter Stimme den Countdown und lässt seinen mit Wasserstoff gefüllten Wetterballon auf 35'000 Meter in die Luft steigen. Nebst Rekr Naef werden in der Fachgruppe Wetter 16 weitere Wet-



Mit der Peilstation (links) werden die Daten der Sonde erfasst.

tersoldaten ausgebildet. Die Ausbildung zum Wettersoldaten ist anspruchsvoll. Die meisten von ihnen haben keine meteorologische Ausbildung. Innerhalb der ersten sieben Wochen Grundausbildung erlernen sie das ABC des militärischen Wetterdienstes. Ihre Aufgabe besteht darin, die Wetterdaten mit Hilfe von Höhensondierungen zu erfassen und die Daten weiter zu verarbeiten.

Adj Peter Busenhart, der die Rekruten ausbil-

det, ist stolz auf seine Wettersoldaten und die Qualität deren Arbeit: „Es ist auch schon vorgekommen, dass sich die Mitarbeiter von Swiss Meteo für unsere Arbeit persönlich bedankt haben. Oft ist nämlich unsere Datenqualität besser als die von Swiss Meteo.“ Nicht zuletzt kann die Wetterausbildung auch einen Einfluss auf die Berufswahl der Rekruten haben. Im Schnitt, so Adj Busenhart, wird ein Rekrut pro Ausbildungslehrgang im späteren zivilen Leben Meteorologe. ■



Adj Andreas Brack.

**NA Sdt Kevin Lohrer
(21) aus Brüttisellen**



DAS GEFÄLLT MIR:

Ich schätze in der RS am meisten die Kameradschaft und die Möglichkeit, mich sportlich zu betätigen.

DAS GEFÄLLT MIR NICHT:

Meine pingeligen Vorgesetzten und der vorgeschriebene Tagesablauf.

DA WÄRE ICH JETZT AM LIEBSTEN:

Zu Hause bei der Freundin.

**Wet Sdt Florian Plachesi
(19) aus Basel**



DAS GEFÄLLT MIR NICHT:

Das Wetter – ob schlecht oder sonnig. Es interessiert mich eigentlich nicht.

DAS VERMISSE ICH ÜBERHAUPT NICHT:

Das aufwändige Kochen meines Vaters. Die Küche hier ist ganz gut.

DA WÄRE ICH JETZT AM LIEBSTEN:

In Kanada. Ein Land mit Zukunft – da gehe ich nach der RS hin, um Englisch zu lernen.

**NA Sdt Roman Kuster
(21) aus Eschenbach**



DA WÄRE ICH JETZT AM LIEBSTEN:

Auf den Malediven

DAS GEFÄLLT MIR NICHT:

Wir müssen zum Teil mit veraltetem Werkzeug arbeiten. Die Zange zum Abisolieren von Kabeln ist untauglich.

DAS SCHÄTZE ICH ZURZEIT AM MEISTEN:

Die tolle Kameradschaft. Dieselben Probleme und Nöte schweissen uns zusammen.

Text: Fachof
Nik Hartmann,
Fotos: Kpl
Jérôme Voumard

**Wet Sdt Tobias Naef
(20) aus Engelberg**



DAS GEFÄLLT MIR:

Die technische Ausbildung ist mein Ding! Das „Chriegerten“ ist weit weg.

DAS VERMISSE ICH AM MEISTEN:

Meine Freundin.

DA WÄRE ICH JETZT AM LIEBSTEN

In Mexiko – meinem Lieblingsland.

**Wm Benjamin Belart
(22) aus Andwil**



DAS GEFÄLLT MIR:

Wir sind keine Kampftruppe. Unsere Arbeit hat einen zivilen Nutzen. Das Wetter interessiert uns alle.

DAS GEFÄLLT MIR NICHT:

Ich empfinde den militärischen Betrieb als Zwangskorsett.

DAS VERMISSE ICH AM MEISTEN:

Hotel Mamma!

**Wet Sdt Kilian Weibel
(20) aus Engelberg**



DAS VERMISSE ICH ZURZEIT AM MEISTEN:

Mir fehlen der Schnee, meine Freundin und die Kollegen.

DAS GEFÄLLT MIR AM BESTEN:

Die Arbeit in der freien Natur. Ich mag das Wetter sehr.

DA WÄRE ICH JETZT AM LIEBSTEN:

Im Schnee auf den Skis.

Der neue Chef Einsatz im LVb FULW 34

Time-Management in Perfektion



Oberstlt i Gst Reto Brunschweiler ist Kdt FDT und Chef Einsatz im Lehrverband FULW 34. Als rechte Hand von Kommandant Brigadier Peter Zahler ist er ein wichtiges Mitglied eines verschworenen Teams.

Von Sdt Patrik Schneider

Früher war Reto Brunschweiler ein leidenschaftlicher Modellflugzeugbauer. Der Wechsel von der Artillerie zur Luftwaffe kam deshalb nicht überraschend. „Die Luftwaffe hat mich seit jeher interessiert“, sagt der zweifache Familienvater. Deshalb meldete er sich vor zwei Jahren auch auf den Stellenausschrieb des LVb FULW 34, der einen Chef Einsatz suchte. Der Umschlag mit der Bewerbung trug den Poststempel von St. Moritz. Das Ski-Weekend im Engadin nahm allerdings

ein abruptes Ende - einen Tag nach dem Gang auf die Post erlitt Brunschweiler bei einem Sturz auf der Piste einen dreifachen Oberarmbruch. Als sich wenig später der damalige Kommandant, Brigadier Marcel Muggensturm, meldete und ihn zu einem ausführlichen Vorstellungsgespräch einlud, war ein Termin schnell gefunden: „Ich hatte aufgrund meiner Verletzung ja genügend Zeit.“

Jene ist inzwischen rar geworden. Eine normale Arbeitswoche umfasst 60 bis 65 Stunden, die meiste Zeit verbringt der 37-Jährige dabei im Büro in Dübendorf. Brunschweiler plant, organisiert und telefoniert - zwischen August und Januar hauptsächlich für den Einsatz am Weltwirtschaftsforum (WEF) in Davos. „In meinem Job ist alles vereint“, sagt der Ostschweizer. Früher, so Brunschweiler, sei der Kdt FDT in

erster Linie eine papierverwaltende Stelle gewesen, „heutzutage kann ich meine Gedanken und Ideen einbringen“. Jeweils bis im Mai muss, zwei Jahre zum Voraus, der Dienstleistungsplan fertig gestellt sein, „auch die Telefonliste fürs WEF tippe ich, weil wir kein Sekretariat haben, selber ab“. Da die alltäglichen Herausforderungen einer immer feiner werdenden Planung bedürfen, fehlt oft die Zeit. „Meine Mails bearbeite ich nach Prioritäten, gewisse bleiben dann eben ein bis zwei Wochen unbeantwortet.“ Bisweilen sei das ein Grund, weshalb er in seinem Job nicht die komplette Befriedigung finde. „Ich kann noch nicht den Output generieren, den ich den Milizabteilungen gerne zukommen lassen möchte.“ Einen Lichtblick sieht Brunschweiler in der bevorstehenden Fusion der beiden Lehrverbände FULW 34 und Uem/FU 1 zum LVb FU 30. „Wir verfügen ab dann über mehr Kaderleute, die gewisse Teilgebiete abdecken können.“

Wenn es das dicht gedrängte Programm erlaubt, tauscht Brunschweiler seinen Bürostuhl gerne mit einem Platz an der frischen Luft. „Die WK-Zeit ist eine schöne Zeit. Ich komme raus aus dem Büro, besuche die Truppe und kontrolliere, ob die Ausbildungsvorgaben umgesetzt wer-

Zur Person

Der Frauenfelder Reto Brunschweiler ist 37 Jahre alt, verheiratet und hat zwei Töchter. Der gelernte Vermessungszeichner arbeitete vier Jahre lang in einem Ingenieurbüro. Seine militärische Laufbahn begann er als Artillerievermesser, liess sich später beim Bundesamt für Artillerie zum Berufsoffizier ausbilden und holte die Berufsmaturität nach. Ab 1999 war er auf dem Waffenplatz Frauenfeld tätig, zuerst als Einheitsinstruktor von Feuerleit- und Geschützartillerie und parallel dazu als Kompanie Kommandant der Unteroffizierschule, später als Stellvertreter des Schulkommandanten. Seit Mitte 2005 ist er Chef Einsatz beim LVb FULW 34, seit November 2005 zusätzlich Kdt FDT.

den.“ Was macht Reto Brunschweiler eigentlich nicht? „Diese Frage habe ich mir auch schon gestellt“, antwortet er lachend. Nichts zu tun habe er mit dem personellen Bereich, ebenso wenig mit finanziellen Belangen. „Ansonsten geniesse ich eine unheimliche Freiheit.“ Die grosse Belastung hat auch ihre positiven Seiten: „Gerade weil ich so viel zu tun habe, kann ich mich viel besser mit der Materie vertraut machen. Ich kenne wahrscheinlich vieles besser, als einer, der mit der Luftwaffe gross geworden ist.“ Angesprochen auf die interne Unterstützung gerät er gar ins Schwärmen: „Wir sind ein

verschworenes Team, harmonieren sehr gut.“ Und: „Einen Chef wie Peter Zahler findet man nicht so schnell wieder.“

Damit sein komplexes Time-Management funktioniert, brauche es zu Hause „einen Laden, der läuft. Es ist schlicht genial, wie meine Frau das Ganze organisiert.“ Sein Hobby pflegt er nach wie vor - weil es ihm wichtig ist, andere Leute in einem anderen Umfeld kennenzulernen. Brunschweiler baut allerdings keine Flugzeuge mehr, sondern Modellsegelboote. „Die stürzen weniger häufig ab. . .“ ■



Luftwaffen Richtstrahlabteilung 4

Hightech auf hohen Bergesrücken



Die Luftwaffen Richtstrahlabteilung 4 ist ein Mauerblümchen unter den Abteilungen im Lehrverband FULW 34: Fast unbekannt, leistet sie einen unverzichtbaren Beitrag für die Führungsunterstützung von Luftwaffe und Armee. Auf über 100 Höhenstandorten betreibt sie zentrale Kommunikations- und Datennetze.

von Hptm Bernhard Bischoff (bb), Fachof Nik Hartmann (nh), Kpl Jérôme Voumard (jv), Sdt Nico Castagna (nc) und Sdt Alfred Widmer (aw)

Auf einem Berggipfel in den Zentralalpen stehen Oberstlt i Gst Germaine Seewer und Oberstlt Michael Riederer. Als "Co-Kommandanten" wechseln sie sich in der Führung ihres Verbandes ab. Ist Oberstlt i Gst Seewer mehr für die Führung zuständig, so ist Oberstlt Riederer vor allem für fachtechnische Belange verantwortlich. Der Ausblick von 2'700 Metern in unberührter Gebirgslandschaft ist für den Schreibenden einmalig, für die beiden ist er militärischer Alltag. Ihre Abteilung betreibt über 100 vergleichbare Standorte im Auftrag von Luftwaffe und Armee. Die vier LW Ristl Kompanien sind für den reibungslosen Einsatz zahlreicher Kommunikations- und Datennetze zuständig. Zentrales Element ist das Breitbandübertragungssystem (BBUS) Richtstrahl, das Richtstrahl-Höhennetz. Das Telefonsystem IMFS gehört aber ebenso zum Verantwortungsbereich, wie Flugfunk- oder FLORAKO-Verbindungen. Eine komplexe Aufgabe, hängt doch fast die ganze Kommunikation und der Datenfluss der Armee von den Systemen ab. "Unsere Gerätemechaniker sind auch im zivilen Leben Elektroniker oder Elektroingenieure. Nur so können sie die zum Teil kniffligen Probleme lösen. Wir arbeiten mit der gleichen Technik wie beispielsweise Swisscom, Sunrise oder Orange. Oft sind unsere AdA auch bei diesen Firmen tätig", so Elektroingenieur Riederer.

Keine Fehler erlaubt

Da die von der Ristl Abt 4 betreuten Netze das ganze Jahr hindurch benutzt werden, findet nicht nur ein WK statt. Zwar rückt das Gros, im Normalfall ca. 560 AdA, zusammen ein; übers Jahr verteilt leisten aber gegen 200 AdA beinahe individuelle Einsätze. Ausserhalb des Truppenbetriebs werden die Aufgaben von zivilen Mitarbeitern der Bundesbetriebe wahrgenommen. "Pro Standort steht meist ein Team von fünf Gerätemechanikern im Einsatz. Dazu kommen das Werkbetriebspersonal und die inneren Dienste. Eine wichtige Aufgabe ist das Gewähr-

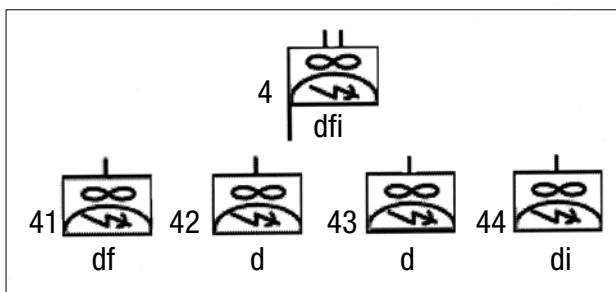
leisten der Logistik“, so Oberstlt i Gst Seewer. „Ein grosses Problem ist die Führung. Die vier Kp Kdt bekommen wir fast nie zu Gesicht. Dazu kommt die Schwierigkeit, dass wir fast keine realitätsnahen Übungen durchführen können: Ein Systemausfall hätte verheerende Auswirkungen!“ Sind die Gerätemechaniker das Herz der Ristl Kp, so gibt es eine zweite Fachgruppe, ohne die der Betrieb auf einer Höhenanlage nicht



Badge der LW Ristl Abt 4: Ein perfektes Spinnennetz als Symbol; nicht gut, wenn ein Faden reisst!



Oberstlt i Gst Germaine Seewer und Oberstlt Michael Riederer.



Organigramm der LW Ristl Abt 4

möglich ist. Das Werkbetriebspersonal gewährleistet den Brandschutz, betreibt die militärische Seilbahn; transportiert aber auch das auf dem Berg notwendige Wasser. Nur im Verbund funktioniert eine Höhenanlage.

Um immer auf dem neusten Ausbildungsstand zu sein, absolvieren die Gerätemechaniker jährlich

zentrale Ausbildungskurse an den Rekrutenschulen in Dübendorf, Kloten und Lyss. Dort werden sie von Fachausbildnern der Schulen und von Spezialisten der Gerätehersteller geschult. Hightech ist gefragt – und geschätzt:

„Unsere Gerätemechaniker, die „Mechanos“, sind eigenwillige Burschen. Allesamt Technikfreaks, verbringen sie die meiste Zeit vor den Computern und Geräten. Freiwillig gehen sie nicht einmal raus an die frische Luft“, sagt Oberstlt Riederer mit einem Schmunzeln. (bb) ■



Hptm Martin Pfister

Nicht selten müssen die Gerätemechaniker notfallmässig zu den Höhenstandorten ausrücken.

Auf 2700 Meter - und doch im Bunker

Eine WK-Kompanie, verteilt über mehrere Alpengipfel, zu koordinieren und zu führen, ist eine nicht ganz einfache Aufgabe. Vor allem dann, wenn die Standorte nur schwer zugänglich, die Wetterverhältnisse oft widrig und keine Duschen vorhanden sind. Trotz dieser Umstände ist die Kompanie von Hptm Martin Pfister motiviert im Einsatz.

In einem Richtstrahlbunker auf 2'700 Meter über Meer in den Alpen sitzt Martin Pfister in seinem KP. Seine 200 Soldaten starke Kompanie, verteilt auf zehn Standorte und zum Teil mobil im Einsatz, muss geführt und logistisch versorgt werden. „Die Führung und Ausbildung der Kompanie kann ich zum Glück meinen Offizieren überlassen, die machen das gut“, so der

Kompaniekommandant. „Aber die Logistik ist äusserst anspruchsvoll und für die bin ich verantwortlich“.

Da die Einsatzorte der Gerätemechaniker der Richtstrahlkompanie oft abgelegen und auf normalem Weg kaum zugänglich sind, erreicht die Koordination und Organisation der Logistik einen hohen Komplexitätsgrad. Für die Transporte muss der Kompaniekommandant insbesondere Seilbahnen organisieren, Helikopter bestellen sowie auch Wanderrouten aussuchen, damit seine Teams auf die entsprechenden Höhenstandorte einrücken können.

„Es ist auch schon vorgekommen, dass alles organisiert war, aber plötzlich der angeforderte Helikopter für den Einsatz im abgelegenen

Gebiet nicht erschienen ist“, sagt Pfister. Dies fordert dann von allen Betroffenen ein hohes Mass an Flexibilität. Nicht selten müssen die Gerätemechaniker notfallmässig zu den Höhenstandorten ausrücken, um Richtstrahlgeräte zu reparieren oder diese für einen spezifischen Einsatz zu aktivieren.

In seinem zivilen Leben ist Martin Pfister Kantonschullehrer. Er erzählt, dass er zwischen durch aus dem Unterricht gerufen wird und von der Schule aus einen Einsatz und die komplexe Logistik organisieren muss. Aber wie motiviert er eigentlich seine Truppe unter diesen Umständen? Pfister meint dazu: „Das ist für mich die grösste Herausforderung. Unbefriedigend ist für mich, wenn der technische Betrieb nicht läuft und die Gerätemechaniker nicht gefordert werden.“ Deshalb setzt Martin Pfister alles daran, dass seine Teams neue mobile Übertragungstechniken einsetzen können und er die Dienstleistungen seiner Kompanie realen Abnehmern anbieten kann, wie zum Beispiel dem WEF in Davos. (nc/aw)

„Ein Feuer kann jederzeit ausbrechen“

Der Zugführer des Werksicherheits-Zuges (WS) kennt seinen Berg. Oblt Martin Bugmann ist rund um die Uhr für die Anlage verantwortlich. Wenns brennt, retten seine Leute Menschen aus dem Lift, befreien im Winter das Anlagetor von den Schneemassen und sichern den Weg hinunter ins Tal.

Aa: Ihre Aufgabe macht Sinn. Sehen Sie das auch so?

Martin Bugmann: Und wie! Wir haben dauernd Live-Einsatz. Ein Feuer kann jederzeit ausbrechen, ein Lift stecken bleiben. Ich schätze an meiner Aufgabe als WS-Zugführer den unmittelbaren Nutzen für unsere „Kunden“, aber auch für mich.

Aa: Inwiefern?

Im zivilen Leben. Ich habe mir in der Armee ein Wissen angeeignet, das mir bei meinen Bergwanderungen und Skitouren sehr nützlich ist. Im „Zivilen“ hätte ich dafür viel Geld ausgegeben.

Aa: Gehen Sie oft in die Berge?

Nach Möglichkeit, ja. Ich war schon vor dem Militär auf Klettertouren. Aber zum Skitourenfahren bin ich über meine Tätigkeit bei der Werksicherheit gelangt. Und gerade eben hat mich der Kommandant der Abteilung angefragt, im kommenden Winter einen Gebirgskurs zu leiten. Da muss man mich nicht zweimal darum bitten. Ich habe spontan zugesagt.

Aa: Sie klingen begeistert von der Bergwelt. Wären Sie enttäuscht, wenn Sie in einen Abteilungsstab umgeteilt würden?

Auf jeden Fall! Ich gehöre nicht in einen Stab. Ich verbringe schon die restlichen 45 Wochen des Jahres am Schreibtisch. Die militärische Abwechslung schätze ich sehr.

Aa: Man spricht immer darüber, wie man



Oblt Martin Bugmann (rechts) im Gespräch mit Fachof Nik Hartmann

militärische Erfahrung im beruflichen Alltag einbringen kann. Was bringen Sie aus der zivilen Welt mit in den WK?

Meine Führungserfahrung. Sehen Sie. Heute kommen die jungen Zugführer aus der Schule in den WK. Sie sind jung und unerfahren. Vielleicht nicht im Militärischen. Doch Führen hat viel mit Lebenserfahrung zu tun. Es ist doch vollkommen verständlich, dass sich ein eben in den WK eingerückter Soldat gegen militärische Sitten sträubt: Er zieht den Mutz vorsätzlich schräg an, hat sich nicht rasiert etc. Hier den richtigen Ton zu finden und nicht wie mit Rekruten umzugehen, erfordert Fingerspitzengefühl. Ich denke, hier kann die Truppe von meiner privaten Erfahrung profitieren.

Aa: In der gesamten Anlage gibt es keine Dusche. Können Sie gut auf alltäglichen

Zur Person

Oblt Martin Bugmann ist 32, arbeitet als Produktionsverantwortlicher bei einem Lebensmittelmulti. Er ist verheiratet und hat einen zweijährigen Sohn.

Luxus verzichten?

Während sieben Tagen keine Dusche zur Verfügung zu haben ist nicht so schlimm. Doch die Vorstellung, drei Monate ohne Dusche zu leben, macht schon ein wenig Mühe.

Aa: Was vermissen Sie zur Zeit am meisten?

Meine Familie. Und ein gutes Restaurant – Reh Rücken mit einer schönen Flasche Wein aus dem Tessin. Das wärs! (nh)



Am Seil über dem Abgrund – Seilbahnrettung in luftiger Höhe

Ein beruhigendes Gefühl, zu wissen, dass man im Ernstfall in guten Händen ist.

Kaum an der Talstation der Seilbahn angekommen, welche zum Höhenstandort führt, halten die Mitglieder der Werksicherheit der Anlage eine Überraschung für die Infogruppe bereit. Ein Mitglied aus unserem Team kann bei der Übung einer Seilbahnrettung mitwirken. Nach einem kurzen Zögern stelle ich mich freiwillig für das kleine Abenteuer zur Verfügung. Kaum habe ich mich entschieden, vergeht keine Minute und ich sitze schon in der kleinen blauen Kabine, welche Richtung Gipfel losfährt. Auf halber Strecke stoppt die Bahn in luftiger Höhe, rund 120 Meter über dem Boden. Souverän und mit hoher Kompetenz instruiert mich der Werksoldat, was nun zu tun ist. Er montiert das Rettungsseil am Haken des Kabinendachs und zeigt mir, wie die Rettungsausrüstung anzuziehen ist. Nun öffne ich die Kabinentüre und setze mich an den Rand des Kabinenbodens. Meine Füße baumeln über

dem Nichts. Obwohl ich keine Höhenangst habe, beschleicht mich beim Gedanken an das Bevorstehende dennoch ein mulmiges Gefühl in der Magengegend. Vorsichtig seile ich mich ab. Mit jeder Sekunde, die vergeht, kann ich die wunderschöne Aussicht über das Gebiet des Oberalppasses genießen und ein paar Fotos zur Erinnerung machen. Kaum habe ich wieder festen Boden unter den Füßen, folgt mir schon mein Retter am zweiten Seil. Eine gelungene Übung und ein beruhigendes Gefühl zu wissen, dass man im Ernstfall in guten Händen ist. (jv)



Ein Meilenstein

10 Jahre F/A-18 «Hornet» in der Schweizer Luftwaffe

Seit dem 23. Januar 1997 verfügt die Schweizer Luftwaffe mit dem F/A-18 über eines der leistungsfähigsten Kampfflugzeuge überhaupt. Zur Zeit wird die F/A-18-Flotte mit dem Ergänzungsprogramm «Upgrade 21» den neuesten Technologien angepasst.

Hansjürg Klossner, Kommunikation Luftwaffe

Es ist bezeichnend für die typisch schweizerische Bescheidenheit, dass dieses 10-Jahr-Jubiläum nur im kleinsten Rahmen gefeiert und bewusst nicht publik gemacht wurde. Immerhin war KKdt Christophe Keckeis, Chef der Armee, anlässlich des WEF 07 persönlich in Payerne und überreichte der F/A-18-Crew die Medaille des Cda.

JA des Schweizervolks

Für die Beschaffung des F/A-18 benötigte die Eidgenossenschaft erstmals einen Volkssentscheid. In den Erläuterungen des Bundesrates für die Abstimmung vom 6. Juni 1993 war zu lesen: «Die Hornet F/A-18 ist für die Schweiz das ideale Flugzeug. Sie hat neben hohen technischen Qualitäten ein optimales Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Sie ist der zweitgünstigste Abfangjäger auf dem westlichen Markt...» Das Schweizer Volk entschied sich klar dafür, für 3,4 Milliarden Franken 34 F/A-18 C/D anzuschaffen. Und - wie die Erfahrung zeigt - der Bundesrat hat mit seiner Argumentation Recht bekommen.

Die lärmintensivsten F/A-18-Flüge werden möglichst über un- oder kaum besiedeltem Gebiet im Ausland anlässlich von Trainingskampagnen mit anderen Luftwaffen durchgeführt. Seit die Schweizer Militärpiloten F/A-18 fliegen, sind sie in Europa begehrte Trainingspartner.

Upgrade 21

40'000 Flugstunden und zehn Jahre nach der



Die ersten drei modifizierten F/A-18 beim gemeinsamen Training. An der vordersten Maschine ist eine der neuen AIM-9X Manipulierlenk Waffen zu erkennen..

Beschaffung wird die F/A-18 Flotte gegenwärtig im Rahmen des Ergänzungsprogramms «Upgrade 21» zum zweiten Mal modernisiert. Mit dem Rüstungsprogramm 2001 (RP 01) wurden für 220 Millionen Franken ein fortschrittliches Freund-Feind-Erkennungsgerät, ein Karten-Anzeigegerät neuester Technologie sowie ein Teil der Vorbereitung für das taktische Datalink-System MIDS/Link-16 bewilligt. Die Beschaffung der Systeme erfolgte 2002-2005. Für die Modifikation der Flugzeuge zwischen 2004 und 2006 war die Firma RUAG Aerospace als Unterauftragnehmerin des Hauptlieferanten Boeing verantwortlich. Die erste Phase des Upgrade 21 wurde 2006 erfolgreich beendet.

Mit dem RP 03 bewilligten die eidgenössischen Räte einen Kredit von 292 Millionen Franken für die Realisierung des zweiten Schritts des Ergänzungsprogramms. Es handelt sich dabei um Anpassungen am Flugzeug für die neue Infrarot-Lenk Waffe AIM-9X, die Beschaffung und Integration eines Helmvisier-Systems sowie die Beschaffung und Integration des digitalen Datalink-Systems MIDS. Für 115 Millionen Franken bewilligte das Parlament zudem die Beschaffung der neuen Infrarot-Lenk Waffe AIM-9X Sidewinder, welche die technisch und operationell veraltete AIM-9P5 ersetzt. Zusätzlich wird die Flugzeugbetriebssoftware für die Aufnahme und Integration dieser neuen Systeme angepasst.

Die lärmintensivsten F/A-18-Flüge werden möglichst über un- oder kaum besiedeltem Gebiet im Ausland anlässlich von Trainingskampagnen mit anderen Luftwaffen durchgeführt.



Payerne, 28.3.2007: Vorbereitungen zum ersten Flug mit der neuen AIM-9X Lenkwaffe bei der Luftwaffe.

Mit dieser zweiten Phase wird das Ergänzungsprogramm F/A-18 bis 2009 abgeschlossen.

Der vorläufig letzte Teil in der Gesamtverifikation des F/A-18-Waffensystems nach der Ergänzung der Ausrüstung wurde am 2. Mai 2007 erreicht. Testpilot Beni Berset (armasuisse) startete um 07.55 in China Lake (USA) zum ersten AIM-9X Lenkwaffen-Schuss ab dem modernisierten F/A-18 J-5001. Als Ziel wurde eine Subscale Drohne BQM-74 eingesetzt. Der Schuss verlief wie erwartet und gemäss Testplan. ■

Bücherecke

Peter Brotschi

Gebrochene Flügel

Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe

Von 1914 bis heute verzeichnete die Schweizer Luftwaffe rund 400 Flugunfälle. Dabei sind über 350 Besatzungsmitglieder, Passagiere sowie Personen am Boden ums Leben gekommen. Peter Brotschi, Aviatikjournalist und selber Offizier der Luftwaffe, hat in Archiven Tausende von Aktenseiten gesichtet und überlebende Besatzungsmitglieder befragt. Als Journalist machte Brotschi die Erfahrung, dass Flugunfälle der lokalen Bevölkerung noch Jahrzehnte nach dem Absturz in lebhafter Erinnerung sind. Auch zeugen überall im Land Gedenksteine von den Abstürzen. Für sein Buch hat Peter Brotschi im Bundesarchiv und in den Archiven der Luftwaffe unzählige Expertenberichte, technische und fliegerische Expertisen, Skizzen, Karten und Fotos gesichtet. Präzise und einfühlsam beschreibt der Autor den Hergang jedes einzelnen der 400 Flugunfälle, begleitet von Detailangaben zu Unfallort, Zeit, Luftfahrzeug und den Namen und Fotos der tödlich verunfallten Besatzun-



Sehr empfehlenswert!

gen. Bilder von Absturzstellen, aber auch von Maschinen vor dem tragischen Einsatz sowie Skizzen ergänzen die Berichte.

Brotschis Werk stellt die erste Aufarbeitung sämtlicher Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe dar und ist damit ein wichtiger Beitrag zur schweizerischen Militärgeschichte.

Peter Brotschi ist Lehrer und Journalist mit Spezialgebiet Aviatik sowie Hauptmann der Schweizer Luftwaffe. Er ist ein grosser Kenner der Schweizer Luftfahrtgeschichte.

Bis 2002 war er Chefredaktor der «Aero-Revue». Als Buchautor schrieb er u.a. über den Lufttransport der Schweizer Luftwaffe sowie über Ausbildung und Einsätze bei der Jetfliegerei in der Schweizer Luftwaffe.

Kontakt zum Autor: www.peterbrotschi.ch

Bibliografie

Peter Brotschi, Gebrochene Flügel, Orell Füssli Verlag, Zürich 2006, 368 Seiten, gebunden ISBN 3-280-06067-2.

Fr. 59.–

Lufttransportdienst des Bundes

Neues Verbindungsflugzeug in Dübendorf

Seit Osterdienstag setzt die Schweizer Luftwaffe an Stelle des ausgemusterten Lear-Jets eine Beech 1900 D ein. Die Maschine verfügt über zwei je 1400 PS starke Turboprop-Triebwerke. Sie wurde von einer deutschen Fluggesellschaft gemietet und ist als D-CBIG immatrikuliert. Das ursprünglich 18-plätziges Flugzeug wird durch die Luftwaffe im Normalfall mit 10 Sitzplätzen für Passagiere sowie Platz für Material eingesetzt und ist vorläufig in Dübendorf stationiert



Die Beech 1900 D mit der Immatrikulation D-CBIG auf dem Flugplatz Bern-Belp.



Technische Daten der Beech B-1900 D

• Baujahr	1997
• Hersteller:	Raytheon Beechcraft in Wichita, USA
• Triebwerke:	PT 6 A 67 mit je ca 1400 PS
• Beladung:	max 18 Pax
• Max Startgewicht:	17120 lbs (7.8 t)
• Spannweite:	17.64 m
• Länge:	17.62 m
• Höhe:	4.72 m
• High Speed Cruise:	280 Kts (rund 520 km/h)
• Max Reichweite mit 10 Passagieren:	rund 2800km



Blick ins Cockpit der Beech 1900 D.

Übung Beluga 07

Ereignis-Flut auf dem Militärflugplatz Sion



In der Übung BELUGA 07 wurden während drei Tagen die Führungsabläufe auf der Waliser Air base überprüft. Rund 900 AdA waren in die Ereignisse involviert.

von Remo Meister (Text), Sebastian Derungs (Fotos)

Hauptziel der Übung war es, die Führungsabläufe auf dem Flugplatz Sion zu überprüfen.

Auf der Air base Sion bricht die grosse Hektik aus. Ein fremdes Flugzeug ist in den Schweizer Luftraum eingedrungen. Zwei F/A-18-Kampfflzeuge fangen es ab und zwingen den Piloten zur Landung auf dem Militärflugplatz. Eine Maschine fliegt begleitend neben dem unbekanntem Flugzeug her, die zweite „Hornet“ folgt in Schussdistanz. Auf der Air base geht die Sicherungseinheit in Stellung, um den fremden Jet militärisch in Empfang zu nehmen.

Kurz darauf steigen ausländisch uniformierte Passagiere aus, die der Flugplatz-„Security“ den Gehorsam verweigern. Einer der Unbekannten macht sich zu Fuss auf die Flucht, eine kleine Gruppe nimmt die Verfolgung auf. Die anderen „Eindringlinge“ werden durchsucht, in Hand-

schellen gelegt und abtransportiert. Nach einigen turbulenten Minuten kehrt auf der Air base in Sion wieder etwas Ruhe ein. Lange wird die Atempause indes nicht andauern...

Die aufmüpfigen Passagiere waren Grenadiere, die sich im Rahmen der Übung BELUGA 07 anfangs Mai für diesen Einsatz zur Verfügung gestellt hatten. Ein Hauptziel der Übung war es, die Führungsabläufe auf dem Flugplatz Sion zu überprüfen. Dafür löste die Übungsleitung während den drei Tagen knapp 30 Ereignisse aus, um das Personal der Air base – bestehend aus Miliz- und Berufsmilitärs – aus der Reserve zu locken.

„Seit den späten 1990er Jahren stand bei der Luftwaffe die technische Ausbildung im Vorder-

grund“, sagt BELUGA-Stabschef Oberstleutnant i GSt Beat-Jürg Minder. Das habe mit der Zeit zwar zu routinierten Abläufen geführt, aber die taktische Schulung nicht eben gefördert. „Seit 2005 konnten wir zudem die Attraktivität und den Praxisbezug dank solch grosser Übungen wieder steigern“, fügt Minder bei.

Realistisches Szenario

In der Tat haben sich die BELUGA-„Macher“ einiges einfallen lassen. Ein paar Stunden nach dem Ereignis mit dem fremden Flugzeug wird das Flugplatzpersonal erneut gefordert: Ein Helikopter des Typs Alouette 3 hebt mit fünf Passagieren von Sion Richtung Payerne ab. Kurz nach dem Start muss der Pilot aufgrund eines technischen Defekts seines Helikopters auf einem militärischen Übungsplatz in Aproz unter schwierigen Bedingungen zur Notlandung ansetzen.

Es dauert nicht lange, bis Feuerwehr und Ambulanz des Unfall-Pikettdienstes (UP) vor Ort sind und damit beginnen, die Unfallstelle zu sichern und die verletzten Passagiere zu bergen. Während sich die Rauchschwaden langsam verziehen, müssen die Truppen einen Armbruch, ein halb abgetrenntes Ohr sowie Fingerverletzungen verarzten. „Solche Einsätze schätzen wir sehr, weil sie sehr realitätsnah sind“, findet Sven Fischer. Der 30-Jährige ist als Mitglied des UP an der Bergung beteiligt und zieht ein positives Fazit: „Auf diese Art lernen wir am meisten.“

Die Helikopter-Notlandung war damit für das Flugplatz-Kommando indes noch nicht abgehakt. Weil die verantwortlichen Militärs auch in Sachen Kommunikation beübt wurden, mussten sie im Auftrag der Übungsleitung am nächsten Morgen eine Medienkonferenz organisieren und vor Journalisten den Vorfall der Notlandung erläutern. Auch sonst wurde Flugplatz-Kommandant Oberstleutnant i GSt Jean-Louis Courvoisier



mit unangenehmen Fragen konfrontiert: Sein TV-Interview mit einem fiktiven „Schweiz aktuell“-Reporter zur aktuellen Fluglärm-Problematik war ebenfalls Teil der Übung. Genauso wie die von Grenadiern inszenierte Demonstration vor dem Air base-Eingang und der anschliessend spontan verlangten Stellungnahme gegenüber den Medien.

Fazit

Nach drei intensiven Tagen ging BELUGA 07 zu Ende. Insgesamt knapp 900 Militärs waren daran beteiligt. Als einen besonderen Höhepunkt nannte Übungsleiter Oberst i Gst Wolfgang Hoz die Ausweichlandung zweier F/A-18-Jets auf dem internationalen Flughafen in Genf – das

einer Premiere entsprach. Auch sonst machte Hoz einen zufriedenen Eindruck: „Das Flugplatz-Kommando war sehr gut vorbereitet und hat ständig voraus gedacht.“ Andererseits habe es auch Mängel gegeben: Auf den unteren Stufen sei der Bereitschaftsgrad der Truppe mitunter nicht optimal gewesen. „Das hing wohl damit zusammen, dass der Informationsfluss von oben nach unten während der Übung nicht immer gut funktioniert hat“, resümiert Hoz.

Um künftig weitere Fortschritte zu erzielen, gilt für die Schweizer Luftwaffe der Grundsatz „Nach der Übung ist vor der Übung“. Mit ihren Gedanken dürften die Verantwortlichen deshalb bereits bei der Vorbereitung von BELUGA 08 sein.

Wie entsteht eine Übung?

Von Lorenzo Vasella (lov.)

Eine militärische Übung läuft nur so gut ab, wie sie vorbereitet ist. Deshalb braucht es für eine derart gross angelegte Aktion wie BELUGA 07 genügend Vorlaufzeit. Etwa ein halbes Jahr vor dem eigentlichen Start trifft sich der Kernstab von BELUGA zur Konzeptwoche. Während mehreren Tagen macht er sich mit der zu beübenden Air base vertraut. So müssen sie bei der Auswahl der Ereignisse auf die Besonderheiten der jeweiligen Basis Rücksicht nehmen, im Fall von Sion etwa auf deren zivile Nutzung. In der Redaktionswoche – rund vier Monate vor

Um künftig weitere Fortschritte zu erzielen, gilt für die Schweizer Luftwaffe der Grundsatz „Nach der Übung ist vor der Übung“.



durchgespielt werden. Mögliche Schwachpunkte können so eliminiert werden. Danach komplettiert die Übungsleitung das Dossier. Trotz dieser intensiven Arbeitswochen ist aber klar: Ohne das ausserdienstliche Engagement des Stabsmitglieder wäre BELUGA nicht machbar.



Übungsstart – macht sich die Übungsleitung zusammen mit ausgewählten Schiedsrichtern vor Ort ein Bild. Danach erstellt sie ein erstes Übungsdossier. Darin sind unter anderem alle geplanten Ereignisse aufgelistet. Die Übungsleitung bestellt Material und Personal. Zudem stimmt sie die einzelnen Ereignisse mit der Übung COPERTA ab, bei der während BELUGA die Piloten beübt werden. Nun erhält das Flugplatzkommando den Vorbefehl. Das Übungsdossier beschreibt auch das Nachrichtenspiel. Das ist die „Story“ hinter der Übung. Bei BELUGA 07 etwa trafen sich – rein fiktiv natürlich – zwei zerstrittene Nationen zu einer Konferenz in Crans Montana.

Damit sind die Vorbereitungen noch nicht beendet. In der Überprüfungswoche, zwei Monate vor Übungsstart, muss die ganze Übungsanlage kontrolliert werden. Die Übungsleitung nennt diesen Teil der Vorbereitungen „Wargame“, da alle Ereignisse theoretisch auf einer grossen Karte

„Die Luftwaffe verleiht uns Stabilität über die Schweizer Grenzen hinaus“



Oberstlt i Gst Claude Maier.

Interview: Remo Meister

Oberstleutnant i Gst Claude Meier (43) ist Chef Führungs- und Stabsausbildung des Luftwaffen Stab-A7 sowie Pilot und nimmt im Interview mit „Armee aktuell“ Stellung zum Zustand der Schweizer Luftwaffe. Meier war Leiter der Übung COPERTA, die parallel zur Übung BELUGA lief.

Armee aktuell: Oberstleutnant Meier, weshalb braucht die Schweizer Armee eine Luftwaffe?

Claude Meier: Das hat verschiedene Gründe. In der Bundesverfassung ist im Art. 58 verankert, dass die Schweiz eine Armee hat. Und einer der Aufträge der Armee ist es, die dritte Dimension, also den Luftraum zu schützen und die schweizerische Lufthoheit zu gewährleisten. Die Luftwaffe übt also einen Luftpolizeidienst aus.

Welchen internationalen Nutzen hat die Schweizer Luftwaffe?

Sie verleiht uns Stabilität über die Schweizer Grenzen hinaus. Wenn wir unseren Luftraum nicht schützen könnten, entstünde mitten in Europa ein Sicherheitsvakuum. Dieses müsste dann von einem unserer Nachbarländer „gefüllt“ werden – was wir nicht wollen. Gleiches gilt übrigens auch für die Schweizer Armee im Allgemeinen.

Wie steht es um die aktuelle Einsatzbereitschaft der Luftwaffe?

Generell gut. Wenn zum Beispiel in der Schweiz eine internationale Konferenz einberufen wird, bei der es den Luftraum besonders zu schützen gilt, können wir das mittlerweile innert kurzer Zeit garantieren. Auf der anderen Seite haben wir aufgrund der Umstrukturierungen und des Personalabbaus Probleme damit, genügend Kapazitäten für die Bereitschaft zu haben. Eines der Ziele der Übungen COPERTA und BELUGA war es zu sehen, wo es am meisten Lücken gibt.

Die von Ihnen angesprochenen Übungen fanden unter anderem in Sion statt. Welchen Stellenwert hat der Flugplatz in Sion für die Schweizer Armee?

Einen grossen, die Air base in Sion ist neben Meiringen und Payerne einer der drei verbleibenden Kriegsflugplätze. Ich mag dieses Wort zwar nicht, aber so heisst es nun mal. Die Piloten profitieren von der geografischen Lage des Walliser Flugplatzes: Dank des Nord- und Südföhns hat es dort selten Nebel, so dass auch bei schlechtem Wetter operiert werden kann.

Was ist die Rolle der beiden Kampftypen der Schweizer Luftwaffe?

Die F/A 18 Hornet und der F5 Tiger dienen ausschliesslich der Luftverteidigung. Unsere Luftwaffe ist auf eine defensive Luftsicherung trainiert und soll die Wahrung der Lufthoheit garantieren. Andere Kompetenzen, wie etwa jene der Luftaufklärung, sind mit der Ausmusterung der Mirage weggefallen.

„Der Flugplatz bringt der Region bis zu 100 Millionen Franken im Jahr“

Interview Lorenzo Vasella

Die Airbase Sion geriet in jüngster Vergangenheit wegen der Initiative der Fondation Franz Weber in den Fokus der Öffentlichkeit. Das Volksbegehren verlangt, dass Kampffjets in touristischen Regionen verboten werden. „Armee Aktuell“ sprach mit Flugplatzchef Antoine Jacquod über die Bedeutung der Airbase für die Region Sion.



Oberstlt Antoine Jacquod.

Armee Aktuell: Herr Oberstleutnant Jacquod, Kritiker sagen, dass die Air base Sion zu viel Lärm macht. Wie gross ist das Problem aus Ihrer Sicht?

Oberstleutnant Antoine Jacquod: Lärm ist ein Problem der Militärfliegerei. In der heutigen Zeit führt Lärmbelästigung in vielen Bereichen zu Diskussionen, etwa im Strassenverkehr oder bei Schiessständen. Für mich als Flugplatzchef ist die Lärmproblematik deshalb immer aktuell. Einen grossen Teil meiner Arbeitszeit setze ich für Gespräche mit Anwohnern und Behörden zu diesem Thema ein.

Was unternehmen Sie gegen den Lärm?

Die Luftwaffe nimmt die Sache ernst und kommt der regionalen Bevölkerung entgegen. Von anfangs Juli bis Mitte August bleiben in Sion die Abfangjäger auf Wunsch der Tourismus-

branche am Boden. Zudem sind die täglichen Flugzeiten durch das Jahr hindurch stark begrenzt. Zusätzlich nehmen wir Rücksicht auf die lokalen Feiertage.

Macht ein Flugplatz in Sion überhaupt Sinn?

Auf jeden Fall! Denn der Flugplatz wird ja nicht nur militärisch genutzt. Für einen Randkanton wie das Wallis sind alle Verbindungen nach draussen wichtig. Die zivile Luftfahrt ermöglicht dem Wallis, seine engen geografischen Grenzen zu sprengen. Für den Tourismus ist der Flughafen deshalb eine grosse Chance.

Wäre ein ziviler Flughafen in Sion ohne die Militärfliegerei möglich?

Der zivile Flugplatz profitiert von der Infrastruktur der Luftwaffe. Unsere Dienstleistungen werden auf vier bis fünf Millionen pro Jahr geschätzt. Dazu gehören zum Beispiel die Schneeräumung, Radar- und Funksysteme sowie die Luftraumüberwachung während den militärischen Flugzeiten. Nicht zu vergessen ist, dass dank des Zivil- und Militärflugplatzes jährlich zwischen 70 und 100 Millionen Franken in die regionale Wirtschaft fliessen. Ausserdem bildet die Luftwaffe vor Ort 40 Lehrlinge zu Polymechnikern aus.

Steht die lokale Bevölkerung hinter der Militärfliegerei?

Ja, eine grosse Mehrheit befürwortet unsere Anwesenheit. Seit etwa 65 Jahren nutzt die Schweizer Luftwaffe den Flugplatz Sion. Ohne breite Akzeptanz der Walliser Bevölkerung wäre dies kaum möglich gewesen.

Die Piloten profitieren von der geografischen Lage des Walliser Flugplatzes.

Flugplatzkommando Locarno

In der Magadinoebene ist ein praktisch neuer Stützpunkt entstanden



Blick in die geräumige Flugzeughalle.

In den letzten acht Jahren wurde die bauliche Infrastruktur des Militärflugplatzes Locarno praktisch vollständig erneuert. Nach einer zweijährigen Bauphase wurde die letzte und mit 45 Millionen teuerste Bauetappe von der armasuisse an die Luftwaffe übergeben.

Von Hansjürg Klossner, Kommunikation Luftwaffe

Locarno war bis vor wenigen Jahren für alle Militärpiloten der Ort, wo ihre fliegerische Karriere mit der Ausbildung auf Bücker, P-3, später PC-7, begonnen hatte. Und wer den südlichsten Schweizer Militärflugplatz besuchte, rieb sich die Augen: Einige ältere Hangars, eine Halle mit winzigem Büroanbau, dazu viele, viele romantisch anzusehende Holzbaracken, umrahmt von tollem Blumenschmuck, alle im Schatten echter Marronibäume. Herz was willst du mehr...! Ein Blick hinter die Kulissen zeigte dann aber sehr rasch, dass hier zielgerichtet und knallhart gearbeitet wurde. Die Karriere so manch hoff-

nungsvollen Pilotanwärters ging hier abrupt zu Ende. Nur wenige - die besten Anwärter eben - schafften es bis zur Brevetierung.

Erneuerung in zwei Etappen

Mit dem Baubeginn für das CIMPP (Centro per l'istruzione militare dei piloti e dei paracadutisti) wurde 1998 ein neues Zeitalter eingeläutet. Der moderne Neubau bietet ausreichend Platz für Zimmer und Theorieräumlichkeiten der Truppe, das neue Personalrestaurant sowie Büros der Instruktoren. Diese neue Infrastruktur konnte im Jahr 2000 von den Piloten- und Fallschirmaufklärer-Schulen übernommen werden. Danach wurden die alten Baracken abgebrochen. Noch im Oktober des selben Jahres, noch vor der offiziellen Eröffnung, stand die neue Infrastruktur bereits teilweise unter Wasser. Die Natur in Form einer grossen Überschwemmung hatte sich wieder einmal als stärker erwiesen.

Dieses Ereignis dürfte wohl entscheidend dazu beigetragen haben, dass bei der Planung der zweiten Erneuerung eine Aufschüttung des Geländes des Hauptgebäudes mit Flugzeughalle, Garage, Werkstätten, Lager und Büros beschlossen wurde.

Ein Betrieb unter einem Dach!

Unter dem Kürzel RILOC wurde auf dem Flugplatz mit Ausnahme des ebenfalls modernisierten Kontrollturms, der Betriebswache und dem altherwürdigen Kasino praktisch alles abgebrochen und neu in einem einzigen, riesigen Gebäudekomplex integriert. Von der Flight line

Investitionen in Locarno

1998	CIMPP	16 Mio
2005 - 2007	RILOC incl. Hangar 5, Of-Kaserne, Kontrollturm Löschwasserbecken	44 Mio
Total		60 Mio

her gesehen ist ein riesiger Hangar entstanden; von der Rückseite her wähnt man sich vor einem mächtigen Industriekomplex. Hier sind alle Flugzeuge wie PC-7, PC-9, Helikopter Alouette und Super Puma/Cougar ebenso untergebracht wie im hinteren Teil die Spezialfahrzeuge. Selbst für die öfters mal ab Locarno eingesetzten Drohnen ADS-95 ist hier ausreichend Platz. Und auch der neue PC-7 Simulator mit den dazugehörigen Räumen für Instrumentenfluglehrer und Briefingräume hat im ersten Stock Platz gefunden. Modernste computergesteuerte Lagersysteme machen das Ausfassen von Ersatzteilen einfach. Im Gebäude integriert sind Theoriesäle, Besprechungszimmer, alle die nötigen Spezialwerkstätten des Betriebes, das Magazin und zweckmässige, freundliche Büros für die Benutzer. Auf dem Scheddach ist eine photovoltaische Anlage mit einer Leistung von 60 KVA installiert.

Auch die Fallschirmaufklärer haben mit dem neuen Hangar 5 eine moderne und grosszügig eingerichtete Bleibe gefunden, in der jeder seinen persönlichen Schrank vorfindet. Nicht von ungefähr bietet der Hangar 5 auch Platz für Super Puma. Bei grösseren - oder gar mehreren - Waldbränden, wie beispielsweise 1997 im Misox, waren zeitweise bis zu acht Super Puma im Tessin eingesetzt worden.

Das Flugplatzkommando Locarno mit seinen rund Zahl Beschäftigten hat heute folgende Aufgaben:

- Unterstützung der Piloten- und Fallschirmaufklärer-Schule der Luftwaffe sowie der Lufttransportabteilung 8 in Lodrino
- Lufttransport Basis südlich der Alpen
- Betrieb des PC-7 Simulators
- Kompetenzstelle für PC-7- und PC-6-Flugzeuge
- Flugbetrieb zugunsten des Flabschiessplatzes von Samaden



Die neue, grosse Flugzeughalle. Rechts unten wie oben sind Werkstätten und Theorieräume, ja selbst ein Zimmer für die Durchdiener untergebracht..

- Einsätze zugunsten der Zivilbevölkerung speziell bei Unwetterkatastrophen und Waldbränden ■



Das idyllische, für die Betriebsfeuerwehr unabdingbare Löschwasserbecken, wird oft zweckentfremdet. Ein neues Technik/Gardarobengebäude erleichtert das..



PC-7 Flugzeuge vor dem imposanten Neubau. Gut erkennbar sind die Photovoltaik-Zellen auf dem Dach.



Präzise Vorführung des PC-7-Teams. Wenig später flog das Team in Italien vor 200'000 begeisterten Zuschauern.



Einweihungsfeier im neuen Hangar 5, welcher für die Ausbildung der Fallschirmaufklärer vorgesehen ist.



Schlüsselübergabe: V.l.n.r.: Ulrich Appenzeller, armatsuisse, KKdt Walter Knutti, Kdt LW, Oberst Tiziano Ponti, Kdt Flpl Kdo Locarno, Staatsrat Luigi Pedrazzini.



Das computergesteuerte Materiallager.

F/A-18 Live Firing Program USA

Alles bereit – es kann losgehen!



Das Upgrade-21-Programm, Phase 2, der Schweizer F/A-18-Flotte beinhaltet unter anderem den Einbau eines Helmvisiers und eine Ergänzung der Bewaffnung mit der Infrarot-Lenkwanne Sidewinder AIM-9X. Als Abschluss der Gesamtverifikation des modifizierten F/A-18-Systems wird ein «Lenkwaffen Live Firing» durchgeführt. Dieses findet unter Verantwortung der armasuisse auf verschiedenen Schiessplätzen der US Navy in den USA statt.

Das Upgrade-21-Programm der F/A-18 Flotte – eine Zusammenarbeit zwischen armasuisse, US Navy, Boeing, und der RUAG Aerospace – beinhaltet in der Phase 2 im Wesentlichen die Integration der neuen Sidewinder-Lenkwanne AIM-9X zusammen mit dem neuen Helmvisier JHMCS (Joint Helmet Mounted Cueing System) und dem Datenlinksystem MIDS. Infolge der Komplexität aller Systeme und als notwendiger End-to-End-Test muss diese Lenkwanne in scharfem Schuss getestet werden. Solche Lenkwannenschüsse brauchen auf Grund der Sicherheit sehr grosse Schiessräume. Wegen der Geographie und Bevölkerungsdichte in der Schweiz ist ein solches Lenkwannenschiessen hier nicht möglich. Deshalb wird dieses «Live Firing Program» in den USA durchgeführt. Die Programmdauer beträgt neun Monate. Das ist für die ganze Kampagne sehr knapp bemessen. Neben der neuen Lenkwanne werden auch



Das „Live firing Team“ am 2. Mai 2007 nach dem erfolgreichen ersten AIM-9X Lenkwaffen-Schuss ab dem modernisierten F/A-18 J-5001 auf dem Flugplatz von China Lake.

AMRAAM-Lenkwanne sowie das Datalink-System MIDS getestet.

26 Tonnen Material

Als verantwortlicher Site Manager führt Bruno Häusermann ein kleines Team von Mitarbeitern der RUAG Aerospace, welches für den reibungslosen Unterhalt und Betrieb der eingesetzten F/A-18 Hornet J-5001 sorgen wird. Seit Oktober 2006 wurde in der Lagerhalle in Emmen das für diese Schiesskampagne notwendige Material – rund 26 Tonnen aus dem Bestand der Luftwaffe und der RUAG Aerospace – zusammengetragen und am 30. Januar 07 mit einer Boeing 747F der Fluggesellschaft «Evergreen» nach Los Angeles überflogen. Von Los Angeles aus ging es dann mit vier Lastwagen weiter nach China Lake. Anschliessend wurde das gesamte Material ausgepackt, eingelagert und inventarisiert, die Testgeräte auf deren Funktion überprüft

und erste Trainings bei der Navy in China Lake zur Bedienung des US Navy-Materials besucht. Während Häusermann während der gesamten Kampagne in den Staaten verbleibt, werden sich die restlichen Mitglieder des «Hornet Handler Teams» regelmässig ablösen. Somit ist gewährleistet, dass ein breit gefächertes Know-how in die Schweiz transferiert wird.

Für die Kampagne wurde die F/A-18 J-5001 im März 2007 in Begleitung des Falcon 50 der Luftwaffe nach China Lake überflogen. Für den Überflug via Schottland, Island, Grönland und Kanada nach Amerika sind sieben Zwischenstopps zwecks Betankung und Pilotenwechsel geplant. Gesamthaft sind in den USA zirka 45 Flüge geplant. Der Serieumbau für die Phase 2 der Schweizer F/A-18-Flotte startet nach dem erfolgreichen Erstschuss einer AIM-9X in China Lake

Wegen der Geographie und Bevölkerungsdichte in der Schweiz ist ein solches Lenkwannenschiessen hier nicht möglich.



20 Jahre Super Puma

Eine Erfolgsgeschichte



Die T-313 der Schweizer Luftwaffe mit KFOR-Bemalung beim Einsatz in Toplicane (Albanien) zusammen mit einer CH-53 der deutschen Bundeswehr..

Vor 20 Jahren beschaffte die Schweiz für 46 Millionen Franken die ersten drei Transporthelikopter des Typs Super Puma. Kaum in der Luftwaffe eingeführt, zeigten sich anlässlich der Unwetterkatastrophe von 1987 die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten dieses «Lastesels der Luft». Heute umfasst die Flotte 27 Maschinen.

Hansjürg Klossner, Kommunikation Luftwaffe

Im Vorfeld der Beschaffung gab es bei der Luftwaffe ein gewichtiges Lager von Befürwortern des amerikanischen Black Hawk-Helikopters. Letztlich entschied sich die Schweiz aber für den französischen Hersteller Eurocopter und wählte den bewährten Super Puma. Heute, 20 Jahre später, sind alle Benutzer zufrieden mit der damaligen Wahl. Der Super Puma ist aus der Schweizer Luftwaffe nicht mehr wegzudenken.

Im Frühjahr 1987 erfolgte in Frankreich die Ausbildung der ersten Piloten und des Bodenpersonals. Am 14. August wurde die erste, gänzlich in Frankreich gefertigte Maschine der Schweizer Luftwaffe übergeben. Kurz nach deren Auslieferung im Sommer 1987 wurde die Schweiz von schweren Unwettern heimgesucht. Bei Hilfseinsätzen in den Kantonen Uri, Graubünden und Wallis erwies sich der Super Puma als wirkungsvolles Transportmittel. Ohne

diesen leistungsstarken Helikopter wären die Transporte von Baumaschinen, Geniematerial usw. innerhalb der notwendigen Zeit nicht möglich gewesen.

Der Transport von Truppen ist die Hauptaufgabe des Super Puma. Er kann 15 ausgerüstete Soldaten und deren Versorgung mitführen. Er ist nicht für den Einsatz in Kampfzonen vorgesehen und unbewaffnet. Der Super Puma kann Aussenlasten bis zu drei Tonnen transportieren; speziell für die Einsätze zur Waldbrandbekämpfung ist dies ein grosser Vorteil. Auch seitens der Truppe wurde die Möglichkeit, ganze Einheiten innert kurzer Zeit auf dem Luftweg zu verschieben, geschätzt. So wurden nur drei Jahre später mit dem Rüstungsprogramm 98 für insgesamt 320 Millionen nochmals zwölf Helikopter, der inzwischen verbesserten Militärversion Cougar AS532, bestellt. Das Nachfolgemodell des Super Puma verfügt über ein modernes Glascockpit und ein Selbstschutzsystem. Der Grossteil der Transporthelikopter der Luftwaffe sind in der heutigen RUAG Aerospace in Emmen endmontiert worden. Dies brachte der Unternehmung einen sehr wichtigen Know-how-Gewinn. In Emmen steht auch der moderne Super Puma Simulator.

Spezialaufgaben

Einige der Transporthelikopter der Luftwaffe sind mit speziellen Ausrüstungen bestückt. Speziell erwähnenswert ist der FLIR-Puma, dessen Besatzungen dank ihrer Infrarot-Ausrüstung schon mehrmals Verunglückte gerettet oder nach Waldbränden für die Feuerwehren unter dem Boden weiter mottende Glutnester entdeckt haben.

Die ersten drei Super Puma der Schweizer Luftwaffe - die Helikopter T-311, T-312 und T-313 - weisen heute um die 4'000 Flugstunden auf. Alle standen mehrmals im Dauereinsatz



Der FLIR-Puma: Dank des kugelförmigen IR-Sensors hat sich das System bei Rettungseinsätzen bewährt.

bei Waldbränden, flogen Holztransporte nach Sturmschäden und weitere Lasten für die Truppe, Bevölkerung usw. Nebst Soldaten waren immer wieder sogenannte VIP Fluggäste im Super Puma. Dies bei Staatsbesuchen und dem WEF in Davos. Im Log-Buch verzeichnet die T-311 eine Flugschau in Lappeenranta (Finnland) und im Januar 05 der Hilfeinsatz im Tsunami heimgesuchten Sumatra. Die T-312 war nebst den schweizerischen Standardaufträgen 1999 im UNHCR-Auftrag in Albanien eingesetzt. Die T-313 flog bisher nur im Inland. Alle drei Erstmaschinen sind bis heute unfallfrei geflogen ■



Im Frühjahr 07 standen die Helikopter der Luftwaffe einmal mehr zur Bekämpfung von Waldbränden im Einsatz. Das Bild zeigt einen Helikopter bei Löscharbeiten oberhalb von Ronco TI.



Für länger dauernde Einsätze beschaffte die Luftwaffe Zelte für die Unterbringung und Wartung ihrer Helikopter.

Einsatzführung in der Luftwaffe

Permanent im Bild über Luftlage und Ressourcen



Monday-Briefing: Im AOC werden die Aktivitäten der Luftwaffe für die laufende Woche festgelegt.

Im Herbst 2006 ist die Operationszentrale der Luftwaffe (Op Zen LW - oder auch ‚AOC‘ genannt) in den modernen Neubau der skyguide in Wangen bei Dübendorf eingezogen. Direkt dem Chef Einsatz der Luftwaffe unterstellt, sind in der Op Zen LW die drei Bereiche Einsatzplanung, Einsatzführung und Einsatzunterstützung vereint. Die moderne Technik erlaubt eine zeitverzugslose Führung der fliegenden Verbände und die optimale Koordination sämtlicher Mittel der Luftwaffe.

Können Entschiede nicht auf der Stufe der Einsatzzentralen gefällt werden, wird der Senior Duty Officer (SDO) beigezogen.

Hansjürg Klossner, Kommunikation Luftwaffe

Im Alltag hat sich statt „Operationszentrum“ der international gebräuchliche Begriff „Air Operations Center (AOC)“ durchgesetzt. Das AOC ist die Führungs- und Schaltstelle für alle Luftwaffeneinsätze inklusive Trainingsmissionen. Hier treffen sämtliche einsatz- und führungsrelevanten Informationen zusammen und werden auf der den Raum dominierenden Multimediawand übersichtlich dargestellt: Planungsdaten des Führungs- und Informationssystems der Luftwaffe (FIS LW), die aktuelle Luftlage, Wetter-Info, Fernsehbilder usw. lassen sich gleichzeitig aufschalten. Ferner kann das AOC über die multimediale Führungswand in Videokonferenzen integriert werden.

Planung ist alles

Wenn ein Militärpilot seinen Einsatzbefehl erhält, hat die daraus resultierende Mission bereits eine Vielzahl von Planungsschritten hinter sich. Planungsbasis bilden das Kurs- und Schultableau, sowie die monatlich erscheinende Air Operations Directive (AOD). Im AOC wurde diese Planung weiter verfeinert; die unterstellten Verbände (Airbase, Geschwader) haben von hier ihre Befehle erhalten.

Die täglichen Einsätze werden jeweils von Woche zu Woche geplant, da die Luftraumreservation gesamteuropäisch koordiniert werden muss. Sie sind in der Air Tasking Order (ATO) aufgeführt, welche wöchentlich erscheint. Bei Truppendiensten oder grösseren Operationen

wie WEF-Einsätzen wird dieses für alle verbindliche Dokument täglich erstellt - basierend auf den Lageentwicklungen und den daraus entstehenden Bedürfnissen. Dabei ist es wichtig, dass die Aufträge mit der Ressourcen-Situation verglichen und notwendige Steuerungsmassnahmen ergriffen werden.

Einsatzführung im AOC

Die Entscheidungsfindung durch das AOC wird dadurch stark erleichtert, dass sich die Einsatzzentralen Luftverteidigung, Lufttransport und Luftaufklärung im selben Gebäude in unmittelbarer Nähe befinden. Wenn nötig können sich die Verantwortlichen kurzfristig zusammensetzen. Die Einsätze werden im Normalfall durch die entsprechenden Einsatzzentralen (Luftverteidigung, Lufttransport, Luftaufklärung) - als integrale Bestandteile des AOC - geführt. Können Entschiede nicht auf der Stufe der Einsatzzentralen gefällt werden, wird der Senior Duty Officer (SDO) beigezogen. Dieser gewährleistet als Entscheidungsträger auf Stufe Op Zen LW im Führungsraum die angemessene Reaktions- und Führungsfähigkeit für die täglichen Operationen.



Die wichtigsten Funktionsträger im AOC v.l.n.r.: Oberst i Gst Bernhard Müller (C Op Zen LW), Divisionär Markus Gygax (Chef Einsatz LW), Oberst i Gst Peter Soller (C Ei Fhr), Urs Wüst (C NSF), Oberstlt Martin Erb (Stv C Ei Plan).

Er ist auch Pikettoffizier bei besonderen Ereignissen ausserhalb der regulären Arbeitszeiten. Diese wichtige Funktion wird von erfahrenen Offizieren ausgeübt. Solche Entscheide können kurzfristig notwendig werden bei nicht planbaren Such- und Rettungs-(SAR/Search and Rescue) Missionen, Einsätzen mit dem FLIR-Helikopter oder zugunsten von Polizei- oder Grenzschutzorganen. „Es kann beispielsweise auch sein, dass bei einer Anfrage für zivile Mit-

benützung des militärischen Luftraums keine Einigkeit erzielt werden kann. Dann entscheiden wir hier“ erklärt Oberst i Gst Peter Soller, der bei unserem Besuch gerade die Funktion des Senior Duty Officers innehat.

Einsatzunterstützung

Als „eine Art Mädchen für alles“ bezeichnet Oberst Urs Frunz seinen Bereich der Einsatzunterstützung. Zusammen mit seinen Leuten und

dem Bereich NSF sorgt er für eine vollständige und zeitgerechte Übersicht der zur Verfügung stehenden Mittel (Flugzeuge), sowie der Infrastruktur der Luftwaffe in allen Lagen. Da gilt es, Spezialbedürfnisse und den Einsatz der unterschiedlichsten Fachspezialisten und Partnerorganisationen zu koordinieren. Auch Oberst Frunz leistet gemäss Schichtplanung seinen Einsatz als Senior Duty Officer.

Die Einsätze werden im Normalfall durch die entsprechenden Einsatzzentralen (Luftverteidigung, Lufttransport, Luftaufklärung) - als integrale Bestandteile des AOC - geführt.

24 Stunden und 365 Tage

Das AOC ist rund um die Uhr erreichbar, und während 16 Stunden an Wochentagen ist der Senior Duty Officer vor Ort. Wichtigstes Führungsmittel ist das Führungs- und Informationssystem der Luftwaffe (FIS LW), das eine hohe Transparenz über alle Missionen und die Ressourcenlage bietet. Über das FIS LW können die Verantwortlichen im AOC direkt Einfluss nehmen auf die Einsätze und die Instandhaltung. Egal, ob Einsätze in der Schweiz oder im Ausland erfolgen: Alle Informationen kauft im AOC zusammen.

Abkürzungen	
Op Zen LW	Operationszentrale der Luftwaffe
AOC	Air Operations Center (internationale Bezeichnung für Op Zen)
OZD	Operationszentrum Dübendorf (luftwaffeninterne Bezeichnung für skyguide-Gebäude)
SDO	Senior Duty Officer = Entscheidungsträger im AOC
FIS LW	Führungs- und Informationssystem der Luftwaffe
AOD	Air Operation Directive (monatlich)
ATO	Air Tasking Order (wöchentlich, bei Truppendiensten oder WEF täglich)
FLIR	Forward looking Infrared = nach vorn gerichteter Infrarot-Sensor

Armeeseelsorge im Lehrverband Flab 33

Ein echtes Bedürfnis



Hptm Guido Estermann.

Religiöse Themen stehen in der heutigen Gesellschaft nicht mehr an erster Stelle. Das eigene Wohlergehen ist für viele wichtiger. Wie positioniert sich die Armeeseelsorge in diesem Umfeld? Braucht es die Armeeseelsorge noch? Ein Gespräch mit den Dienstchefs Armeeseelsorger Hauptmann Felix Scherrer und Hauptmann Guido Estermann gibt Antworten.

Auch das militärische Berufspersonal nimmt die Armeeseelsorger in Anspruch.

von Hauptmann Patrick Semadeni, Presse- und Informationsoffizier Lehrverband Flab 33

Angebot wird genutzt – auf zeitgemäße Art

Trotz Wertewandel und zunehmender Individualisierung der Gesellschaft wird das Gespräch mit den Armeeseelsorgern gesucht. „Immer mehr Menschen haben das Bedürfnis, mit anderen Menschen zu sprechen, denen sie vertrauen. Als Armeeseelsorger haben wir einen Vertrauensvorsprung. Dies erleichtert uns den Zugang zu den Angehörigen des Lehrverbandes.“ stellt Hauptmann Estermann fest. Im Laufe der Zeit

hat sich die Form des Angebotes aber verändert. Früher wurden die Armeeseelsorger Feldprediger genannt. Und sie kamen oft als eigentliche Prediger daher. Heute steht das persönliche Gespräch im Vordergrund. Eine Entwicklung, die bereits vor 20 Jahren mit der gesellschaftlichen Veränderung begonnen hat, wie Hauptmann Scherrer meint, und er fasst zusammen: „Die Armeeseelsorge ist heute ebenso bedeutend wie früher. Die Formen und Inhalte haben sich aber verändert.“ Und Hauptmann Estermann

ergänzt: „Das Selbstverständnis hat geändert: vom Prediger hin zum vertrauensvollen Gesprächspartner.“

Wer nutzt das Angebot?

Verschiedenste Menschen, die im Lehrverband Dienst leisten, suchen das Gespräch. Hauptmann Scherrer hat den Eindruck, dass Menschen im Militärdienst offener sind. Sie sind dem Druck und der Beobachtung durch ihr gewohntes Umfeld entzogen. Die Erwartungshaltungen des zivilen Umfeldes dringen nicht bis in den Militärdienst durch. Vorhandene Hemmschwellen, einen Seelsorger aufzusuchen, fallen. Auch das militärische Berufspersonal nimmt die Armeeseelsorger in Anspruch. „Die Armee wird in erhöhtem Rhythmus reformiert. Das schafft Verunsicherung und Ängste.“ begründet Hauptmann Scherrer diese Entwicklung. Hauptmann Scherrer fügt an, dass auch die Kommandanten die Armeeseelsorger schätzen: „Als unabhängige Gesprächspartner können wir verschiedene Blickwinkel einnehmen und den Kommandanten neue Perspektiven vermitteln.“

Armeeseelsorge und multikulturelle Gesellschaft

Interessant ist, dass das Gespräch mit den Armeeseelsorgern auch von Angehörigen des Lehrverbandes mit einem anderen kulturellen Hintergrund genutzt wird. Hauptmann Estermann stellt sogar fest, dass die Armee für solche Menschen als Integrations- und Identifikationsmöglichkeit genutzt wird. Auch Angehörige anderer Religionen finden den Weg zu den Armeeseelsorgern. Hauptmann Scherrer begründet dies damit, dass bei vielen Menschen eine gewisse Indifferenz gegenüber der Religion herrscht, so dass diese nicht ein Hinderungsgrund für das Gespräch mit den Armeeseelsorgern darstellt. „Die Armee ist eben ein Ort der Begegnung, ein Ort der Gemeinsamkeit.“ bringt es Hauptmann Estermann auf den Punkt.



Hptm Felix Scherrer.

schulung, Suchtprobleme.“ fasst Hauptmann Estermann zusammen.

Sind Armeeseelsorge und Militär vereinbar?

Gewalt und Unfrieden sind Realitäten in dieser Welt. Die Konfliktforschung weist nach, dass es manchmal eine militärische Intervention braucht, um den Frieden wieder herzustellen. Gerade hier muss eine Betreuung der Menschen erfolgen. „In einem Kontext von Unmenschlichkeit braucht es jeden einzelnen, der Menschlichkeit lebt.“ unterstreicht Hauptmann Estermann

die Bedeutung der Armeeseelsorge bei der Betreuung von Menschen in Konfliktsituationen.

Typische Themen

Hauptmann Estermann betont, dass es um grundlegende Fragen geht, die mit den Angehörigen des Lehrverbandes diskutiert werden. Der Glaube wird nicht instrumentalisiert und in den Vordergrund gestellt. Aber es gibt eine Reihe von Fragen, die sich nicht mit naturwissenschaftlicher oder ökonomischer Logik beantworten lassen. Hier werden Antworten im Glauben gesucht. Welches sind die Themen, welche die Angehörigen des Lehrverbandes beschäftigen? „Die Einstiegsthemen sind meist im Bereich der militärischen Erfahrung zu finden. Das Einordnen in eine Gemeinschaft, die Unterordnung, der Verlust von Autonomie. Bald kommen aber darunter liegende Probleme hervor. Etwa in der Beziehung und Familie, Geldsorgen und Ver-

Wie ist die Armeeseelsorge im Lehrverband organisiert?

Insgesamt sind sieben Armeeseelsorger eingeteilt. „Das ist leider etwas knapp.“ bemerkt Hauptmann Scherrer. Ideal wären zwölf Armeeseelsorger, um keine Betreuungslücken entstehen zu lassen. „Die Selektionskriterien für Armeeseelsorger sind weitreichend.“ stellt Hauptmann Estermann fest. So wird etwa die Absolvierung der Rekrutenschule und eines anerkannten Theologiestudiums verlangt. In der Praxis sind immer aber mehr Studierende der Theologie Frauen. Der Anteil der ausländischen Studenten nimmt zu. Die Studierenden beginnen ausserdem später mit dem Studium. Alles Faktoren, welche die Rekrutierungsbasis kleiner werden lassen. Auf der anderen Seite ist die

Präsenz der Armeeseelsorger sehr wichtig, wie Hauptmann Scherrer betont. Die Erfahrung hat gezeigt, dass im Pikettdienst viel weniger auf die Armeeseelsorger zurückgegriffen wird als bei effektiver Präsenz.

Die Zukunft der Armeeseelsorge

Hauptmann Scherrer erklärt, wie sich die Armeeseelsorge künftig aufstellen wird: „Bisher lag die Priorität in der Betreuung der Truppen im Wiederholungskurs. Neu werden wir das Schwergewicht auf die Waffenplätze legen.“ Dafür gibt es eine ganze Reihe von Gründen. Auf den Waffenplätzen Emmen und Payerne sind vor allem Angehörige des Lehrverbandes anzutreffen, welche Schulen absolvieren. Sie sind jünger und länger im Dienst. „Wir können den jungen Menschen zu Beginn ihrer militärischen Laufbahn vieles mitgeben, was sie später im Wiederholungskurs anwenden können.“ ist Hauptmann Estermann überzeugt. Und weiter: „Wichtig sind für uns die angehenden Kader. Sie stehen bereits früh unter Druck. Wir klinken uns modularartig in die FUM (Anmerkung der Redaktion: Führungsausbildung unterer Milizkader) ein und haben so einen direkten Draht zu den künftigen Kadern.“ Die Ausbildung in der FUM konzentriert sich auf zwei Bereiche: einerseits das Vermitteln von Werthaltungen und Führungsgrundsätzen im Dreieck Armee-Ethik-Persönlichkeit, und andererseits das Kennenlernen als Gesprächspartner. Hauptmann Scherrer sieht einen weiteren Vorteil darin, dass die jungen Kader später als Multiplikatoren wirken und die Armeeseelsorge an Bekanntheit gewinnt. So wird die Armeeseelsorge die Angehörigen des Lehrverbandes wirkungsvoll unterstützen können. ■

Die Erfahrung hat gezeigt, dass im Pikettdienst viel weniger auf die Armeeseelsorger zurückgegriffen wird als bei effektiver Präsenz.



Waldbrandbekämpfung

Auch 2007 mussten die Super Puma Helikopter der Luftwaffe bei Waldbränden helfen. Beim grossen Brand ob Ronco TI Ende April standen total 15 Piloten während über 42 Stunden im Löscheinsatz und warfen dabei 1196 Tonnen Löschwasser ab.

