

# armee.ch

Luftwaffe

1/10

## Patrouille Suisse 6

### Heli-Transport 4

Rettungskompanie eingeflogen

### Weltpremiere im Äther 20

Neues Funkaufklärungs-System

### Feuerauslösung aus der Ferne 26

Die Zukunft der Flab hat begonnen



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

## Gemeinsam ans Ziel

Liebe Leserinnen

Liebe Leser

Die Patrouille des Glaciers – kurz PdG – ist einer der härtesten sportlichen Wettkämpfe in unserem Land. Ende April habe ich mich dieser Herausforderung gestellt – und dabei einiges erlebt, das ich in meinen Berufsalltag mitnehmen konnte. Zuerst ist dies die Schönheit der Schweiz, die sich im Hochgebirge auf eine raue, harte aber doch unendlich faszinierende Weise offenbart: In der Walliser Gletscherwelt, im Sonnenaufgang über den Alpengipfeln oder in der Aussicht hinunter in die Täler. Es ist ein gutes Gefühl, sich Tag für Tag für Sicherheit und Freiheit in diesem Land einzusetzen.

Das zweite Erlebnis, das ich in meinen Alltag mitnehme, ist das Gemeinschaftsgefühl. Bei der PdG gibt es nur ein Ziel: Als Dreier-Seilschaft in Verbier anzukommen. Daran muss man auch dann zielorientiert festhalten, wenn der Atem in Höhen von gegen 4000 Meter schwerer wird, oder die Temperaturen weit unter den Gefrierpunkt sinken. Wie bei jedem militärischen Einsatz ist dabei die Teamleistung, das Zusammenspiel entscheidend. Am besten funktioniert ein Team, wenn zwischen den einzelnen Teilnehmern bezüglich Technik und Ausdauer keine allzu grossen Differenzen bestehen – dies gilt es durch Training sicherzustellen. Letztlich bestimmt das schwächste Glied in der Kette, wie rasch die Seilschaft vorwärts kommt. Für den Erfolg sind deshalb gegenseitige Hilfe und ständige gegenseitige moralische Unterstützung und Aufmunterung unabdingbar. Auch dies gilt für jeden militärischen Einsatz.

Ich will Ihnen nicht vorenthalten, dass ich das Ziel in Verbier nicht erreicht habe – womit wir beim dritten Punkt sind, der sowohl für die PdG als auch für den militärischen Alltag gilt. Wie knapp 40 andere Teams wurden meine beiden Kameraden und ich beim Aufstieg zur Rosablanche – als wir uns dem Ziel schon nahe wähnten – aus dem Rennen genommen. Grund dafür war die wegen der starken Sonneneinstrahlung zunehmende Lawinengefahr. Es gibt im Leben immer wieder Situationen, in denen man das Ziel dem Sicherheitsdenken unterordnen muss – eine wertvolle Erfahrung, diese Patrouille des Glaciers!

*Korpskommandant Markus Gygax, Kommandant Luftwaffe*



## Inhalt

- 4 Flug ins Katastrophengebiet**  
Eine Rettungskompanie wird eingeflogen
- 6 Gemeinsam zur Perfektion**  
Trainingskurs der Patrouille Suisse
- 8 Die Übersicht behalten**  
Ausbildung von Unfallplatzkoordinatoren
- 16 «Ich bin tief beeindruckt»**  
Brigadier Willy Sigenthaler auf Truppenbesuch
- 20 Die Führungsfähigkeit erhalten**  
Neues Funkaufklärungs und -Sendesystem
- 24 Fliegen im Container**  
Umschulungskurs für Drohnenoperateur
- 26 Feuerauslösung aus der Ferne**  
Flab-Kanonen werden ferngesteuert
- 28 Miliz und Profis geben sich die Hand**  
Milizstab des Lehrverbands Flab 33
- 30 System für die Gameboy-Generation**  
Besuch im Rapier-Simulator
- 32 Agenda**

### Impressum

armee.ch, die Zeitschrift für die Angehörigen der Luftwaffe, erscheint zweimal jährlich auf Deutsch, Französisch und Italienisch.

### Nächste Ausgabe:

2/2010 Redaktionsschluss: 8.10.2010  
Erscheint am: 30.11.2010

**Herausgeber:** Chef der Armee und Kommandant Luftwaffe

**Redaktion:** Kommunikation Luftwaffe, Redaktion armee.ch, David Marquis, Papiermühlestrasse 20, 3003 Bern, Telefon 031 324 37 46, david.marquis@vtg.admin.ch

**Übersetzungen:** Übersetzungsdienste VBS

**Gestaltung:** Kommunikation Luftwaffe

**Druck:** Stämpfli Publikationen AG, 3001 Bern

**Adressänderungen:** Eingeteilte AdA schriftlich beim Sektionschef des Wohnorts. Alle anderen schriftlich bei der Kommunikation Luftwaffe, Papiermühlestrasse 20, 3003 Bern

**Copyright:** VBS, Bereich Verteidigung

**Internet:** www.armee.ch  
www.luftwaffe.ch

### Titelbild

Die Patrouille Suisse ist die Visitenkarte der Schweizer Luftwaffe. In der Saison 2010 fliegt sie mit einem neuen Leader. (Bild: Luftwaffe)



- 11 Effiziente Ergänzung**  
Die PC-7 dienen nicht nur als Trainingsflugzeuge, sie werden auch im Luftpolizeidienst eingesetzt.



- 12 Dienstort Hochgebirge**  
Die Radarabteilung 1 betreibt die Höhenanlagen des Systems FLORAKO.



- 22 Berufsziel Militärpilot**  
Die SPHAIR-Kurse stehen am Anfang jeder militärischen Pilotenkarriere.



## Truppentransporte mit Helikoptern

# Flug ins Katastrophengebiet

Der Lufttransport der Schweizer Luftwaffe hat viele Aufgaben zu lösen: Vom Such- und Rettungsdienst bis hin zum Transport besonderer Persönlichkeiten. Wichtig sind auch die Hilfseinsätze bei Katastrophen im In- und Ausland. Der Verbund zwischen den Rettungstruppen am Boden und den Helikoptern muss aber immer wieder geübt werden.



Wehrmänner und das Material wurden mit dem Super Puma ins Schadensgebiet geflogen.

**Major Peter Brotschi,**  
Chef Fachstab Kommunikation Luftwaffe

Im Mittelland hat sich ein schweres Erdbeben ereignet. Der Kommandant des Katastrophenhilfsbataillons 2 erhält den Auftrag, seine Mittel zugunsten der Zivilbevölkerung einzusetzen. Er entscheidet, dass die Rettungskompanie 2/2 als erste Einheit ins Katastrophengebiet verschoben werden soll. Auf dem Landweg ist das Einsatzgebiet nicht zu erreichen, da alle Brücken über die Aare durch das Erdbeben beschädigt worden sind. Deshalb werden der Rettungskompanie Lufttransportmittel zur Verfügung gestellt. Als Aufladeort wird ein Feld zwischen Oensingen und Niederbipp bestimmt. Der Rettungskompanie verbleibt wenig Zeit, sich für den Lufttransport vorzubereiten. Gleichzeitig treffen sich in Alpnach die Helikopter-Besatzungen zum Briefing. Eingesetzt werden eine Alouette III und zwei Super Pumas. Es ist ein trister Tag: Nicht nur wegen des Erdbebens,

das Wetter trägt noch das Seine bei. Trotz Sommer ist es empfindlich kühl und aus tiefhängenden Wolken regnet es immer wieder wie aus Kübeln. Major Oliver Okle, der den Einsatz seitens der Luftwaffe leitet, stellt aber die Machbarkeit des Lufttransports fest. Der Luftweg ist nicht weit: Vom Aufladeort bei Oensingen geht es über die Autobahn A1 und über eine Waldpartie ins Katastrophengebiet südlich der Aare.

### Bei laufendem Rotor

45 Minuten später. Ein Feld neben dem Schiessstand von Zuchwil. Die in Alpnach gestartete Alouette III fliegt eine Volte und landet. Der Kommandant der Rettungskompanie und zwei Stabsoffiziere des Bataillons eilen zum Heli und steigen bei laufendem Rotor ein. Ohne Zeit zu verlieren steuert Major Okle die Alouette III ins Schadensgebiet. Dort verschaffen sich die Offiziere einen ersten Überblick über das Ausmass der Katastrophe. Nach der Beurteilung meldet der

Kommandant per Funk zum Aufladeplatz, welches Material als erstes benötigt wird.

### 15 Wehrmänner pro Rotation

Dort sind soeben die beiden Super Pumas eingetroffen. Die Lastenseile und -netze werden ausgeladen, dann helfen die Loadmaster der Luftwaffe der Truppe beim Bereitstellen des Materials. Jeweils 15 Mann eilen in voller Ausrüstung zu den Helikoptern und steigen ein. Dann schweben die Helis zu den bereitgestellten Lasten, der Loadmaster hängt sie an, vorsichtig hebt der Super Puma an bis kein Bodenkontakt mehr besteht, dann dreht er die Nase auf Kurs und fliegt davon.

Im Katastrophengebiet zeigt sich ein fürchterliches Bild. Viele Häuser sind eingestürzt. Nur eine kleine Fläche steht den Helikoptern zum Abladen des Materials und für Landungen zur Verfügung. Präzise, auf den Zentimeter genau operieren die Piloten den Transporthelikopter. Windböen und der zeitweilige Regen machen das Manövrieren



Die Zusammenarbeit zwischen Luftwaffe und Rettungskompanie funktionierte.



Flug mit Unterlast.

nicht leicht. Wiederum ist ein Loadmaster da, der die Last abhängt. Das Material wird dann von Wehrmännern der Rettungskompanie sofort weggetragen und aus den Netzen befreit. Anderthalb Stunden später befindet sich die gesamte Kompanie mit der persönlichen Ausrüstung und dem Korpsmaterial im Katastrophengebiet.

### Realistisches Szenario

Zum Glück hat dieses Erdbeben im Mittelland nicht stattgefunden. Der Schadenplatz existiert aber, nämlich im Zivilschutz-Ausbildungszentrum bei Wangen an der Aare. Ebenso ist die Übung «Insieme IV», welche das Katastrophenhilfsbataillon 2, respektive die Rettungskompanie 2/2 im Rahmen ihres WKs absolvierte, durchaus realistisch angelegt. Es kommt immer wieder vor, dass ganze Talschaften nach Unwettern terrestrisch nicht mehr erreichbar sind. Zu erinnern ist etwa an das Jahr 2005, als Unwetter verunmöglichten, die Gemeinde En-

gelberg auf dem Landweg zu erreichen. «Die Übung unter Einsatz der Lufttransportmittel war sehr interessant», sagte im Anschluss Oberstleutnant Urs Amiet, Kommandant des Katastrophenhilfsbataillons 2. Es sei nötig, dass man diese Art von Einsatz übe. Die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe habe gut geklappt und gezeigt, dass sie von höchster Bedeutung ist. «Die Bedingungen während der Übung waren vom Wetter her erschwert. Die Übung war ideal, um Details im Ablauf überprüfen zu können. Wir haben nun einen Eindruck vom Wissen und Können der Kompanie erhalten und wissen, wo der Hebel im nächsten Wiederholungskurs anzusetzen ist», hält Oberstleutnant Urs Amiet fest.

Der Kommandant der beübten Kompanie, Hauptmann Pirmin Knüsel, bringt es auf den Punkt: «Der Lufttransport ist ein nützliches Mittel, um sich Zugang zu einem Katastrophengebiet zu verschaffen, wenn alle anderen Transportwege nicht funktionieren.» ■

### «Hervorragend abgelaufen»

«Aus unserer Sicht ist die Übung hervorragend abgelaufen», unterstreicht Major Oliver Okle, Übungsleiter der Luftwaffe. «Das Szenario ist realitätsnah, denn es werden im Einsatzfall genau diese Truppen und ihre Gerätschaften sein, die bei einer Katastrophe zu transportieren sind. Durch eine gute Absprache zwischen Besteller und Luftwaffe konnte die Übung zur maximalen Zufriedenheit aller durchgeführt werden. Der Mehrwert für die Besatzungen ist sehr hoch, da leider Lastentransporte nur noch sehr spärlich durchgeführt werden können. Die Lasten, die transportiert wurden, waren sehr unterschiedlich und stellten sowohl den Begünstigten als auch unsere Loadmaster vor Probleme, zum Beispiel in der Fragestellung, was kann alles zusammen transportiert werden und wie wird es angehängt. Ebenso wertvoll ist aber auch der Personentransport, da die Soldaten mit persönlicher Ausrüstung zu verladen waren. Das heisst, Ein- und Aussteigen sind deutlich anspruchsvoller und zeitaufwendiger als bei «normalen» Passagieren.»



Neuer Leader

# Gemeinsam zur Perfektion

Die Patrouille Suisse hat Mitte April ihren ersten Trainingskurs unter dem neuen Leader, Hauptmann Marc Zimmerli, absolviert. Inzwischen haben die Piloten mit ihren sechs rotweissen Kampffjets vom Typ Northrop F-5 Tiger bereits die ersten Auftritte hinter sich. Sie begeistern mit grösster Präzision bei hohen Geschwindigkeiten.



Bild: Luftwaffe

Die Patrouille Suisse besticht mit ihren äusserst präzis geflogenen Formationen.

**David Marquis**, Kommunikation Luftwaffe

Militärflugplatz Emmen, 16. April 2010: Die Sonne scheint zwar, aber das Wetter ist nicht ideal für eine Flugvorführung. Eine Dunstglocke liegt über der Zentralschweiz, an Kunstflug mit atemberaubenden Loopings ist nicht zu denken. Doch die Hunderten von Mitgliedern des Fanclubs der Patrouille Suisse sind an diesem Freitagnachmittag nicht vergeblich nach Emmen gereist. Das Schweizer Kunstflugteam zeichnet sich dadurch aus, dass es sein Flugprogramm spontan – falls nötig sogar noch während des Fluges – an die Wetterverhältnisse und das Gelände anpassen kann und sein Publikum somit selten im Stich lassen muss. Diese Sicherheit muss aber zuerst erarbeitet werden. Die sechs

Berufsmilitärpiloten sind zu Beginn ihres zweiwöchigen Trainingskurses über der Schrattenfluh geflogen. «Wir nehmen dabei an, dass sich die Zuschauer auf dem Berg befinden. Wegen des steil abfallenden Geländes hätten wir notfalls noch einen Spielraum gegen unten, der auf einem Flugplatz nicht besteht – allerdings mussten wir dieses Jahr nie von dieser Sicherheitsreserve Gebrauch machen», erklärt Hauptmann Marc Zimmerli, der neue Leader der Patrouille Suisse.

### Premiere vor dem Fanclub

Mit der Gewissheit, das Programm sicher absolvieren zu können, flog das Team dann in der zweiten Woche über verschiedenen Flugplätzen. Den Höhepunkt bildete der Auftritt vom Freitag in Emmen, wo sich die neu zu-

sammengesetzte Kunstflugstaffel erstmals den Medien und ihrem Fanclub präsentieren konnte – sie tat dies mit gewohnter Präzision und Sicherheit.

### Blindes Vertrauen

Marc Zimmerli ist seit der Saison 2004 Mitglied der Patrouille Suisse. In den beiden letzten Saisons flog er als Solist. Nun hat er die Position des langjährigen Leaders, Hauptmann Daniel Siegenthaler, übernommen, der eine neue Herausforderung innerhalb der Flugsicherheitsorganisation der Luftwaffe angenommen hat. Als Solist war es Zimmerlis Aufgabe, die Möglichkeiten des Tigers mit spektakulären Manövern zu präsentieren. Die Anforderungen an den Leader sind anders. «Ich muss nun unser Flugprogramm

optimal ins Gelände legen und einen Flugstil finden, bei dem mir meine fünf Kollegen problemlos folgen können», erklärt er. Zimmerli ist der Einzige in der Formation, der wirklich nach vorne schaut, während seine Kollegen sich an seinem Flugzeug orientieren. Die Anforderungen an ihn sind deshalb hoch: «Ich benötige das blinde Vertrauen meiner «Bambini» – und das gibt es nicht geschenkt.» Doch die Verantwortung, das Team in der Luft und – in Zusammenarbeit mit dem Kommandanten, Oberstleutnant Daniel Hösli, – auch am Boden zu führen, bereite ihm Spass.

Leader Marc Zimmerli kann die Patrouille Suisse gerade in dem Jahr übernehmen, in dem die Schweizer Luftfahrt ihren 100. Geburtstag feiert. Das Jubiläumsmee-ting vom 24. Juli auf dem Militärflugplatz Emmen stellt für ihn denn auch den Saisonhöhepunkt dar.

### Tief und im Rückenflug

Der Wechsel von Hauptmann Zimmerli auf die Leaderposition hat zu weiteren Wechseln innerhalb des Teams geführt. Hauptmann Simon Billeter, bisher «Tiger tre» ist neu «Tiger sexi» und damit Solist. Als neue Nummer 3 wurde Oberleutnant Gunnar Jansen ins Team aufgenommen. Billeter hat

sich bereits vor dem eigentlichen Trainingskurs zusammen mit Hauptmann Michael Meister, dem zweiten Solisten, auf seine neue Rolle eingestellt. «Tief über dem Boden und erst noch auf dem Rücken zu fliegen muss man trainieren. Wir haben uns zwei Tage lang daran herangetastet», sagt Hauptmann Billeter. Für ihn sei es spannend, an einer neuen Position zu fliegen: «Bisher bin ich nur dem Leader gefolgt. Nun muss ich meinen Flugweg selbst einteilen und ihn mit dem Hauptverband koordinieren. Meine Aufgabe ist es dafür zu sorgen, dass vor dem Publikum immer etwas läuft.»

### Langsames herantasten

Auch Oberleutnant Jansen bereitete sich schon vor dem Trainingskurs auf seinen

Einstieg bei der Patrouille Suisse vor. «Da ich in der Staffel nur die Hornet fliege, musste ich zuerst die Rückschulung auf den F-5 Tiger absolvieren. Danach habe ich zusammen mit Leader Marc Zimmerli den Formationsflug trainiert», erzählt er. Er sei langsam an die Herausforderung des Fliegens in Bodennähe herangegangen sagt er und fügt an: «Im Tiger der Patrouille Suisse ist viel mehr Handarbeit mit Steuerknüppel und Leistungshebel gefragt, als bei meiner sonstigen Arbeit in der Fliegerstaffel 18.»

Dem Neuankömmling gefällt es in der Kunstflugstaffel sehr gut: «Der Team Spirit sorgt für ein gewisses Glücksgefühl. Die Einzelleistung fällt hier weniger ins Gewicht. Nur gemeinsam können wir eine perfekte Flugvorführung präsentieren.» ■

### PC-7 TEAM

Das PC-7 TEAM mit seinen neun Propellerflugzeugen ist das zweite Kunstflugteam der Schweizer Luftwaffe. Es absolviert seinen Trainingskurs jeweils im Mai und tritt im Juni erstmals öffentlich auf. Dann werden gleich vier neue oder neu benannte Flugfiguren zu sehen sein: «CentenAir» zum Jubiläum der Luftfahrt in der Schweiz, «Vulcan» als Hommage an den legendären britischen Bomber, «Failloubaz» zur Erinnerung an den ersten Inhaber einer Schweizer Fluglizenz und «Racket» weil das PC-7 TEAM dieses Jahr erneut am Tennisturnier Allianz Suisse Open in Gstaad auftreten wird. Änderungen gibt es aber nicht nur beim Flugprogramm, sondern auch bei der Zusammensetzung des Teams. Mit Oberst Werner Hoffmann erhält das PC-7 TEAM einen neuen Kommandanten. Er ersetzt Oberst Stéphane Rapaz. Als neuer Pilot ist Oberleutnant Christoph Schneider auf der Position des «Right inner Wing» dazugekommen. Als zweiter Speaker steht nun Hauptmann Andreas Hebeisen im Einsatz.



Das Team hat sich während des Trainingskurses langsam an tiefe Flughöhen herangetastet.



Leader Marc Zimmerli plant einen Trainingsflug über dem Flugplatz Buochs.

## Unfallplatzkoordinatoren

# Die Übersicht behalten

**Ereignet sich im Flugdienst ein Unfall, so sind sofort verschiedenste zivile und militärische Stellen involviert. Zwar wissen die einzelnen Fachleute, was zu tun ist, ihr Handeln ist aber nicht immer optimal aufeinander abgestimmt. Diese Lücke schliessen die Unfallplatzkoordinatoren (UPK) der Luftwaffe.**

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

Die Alouette III steht nach einer äusserst harten Landung arg lädiert auf einer Wiese innerhalb des Geländes des Militärflugplatzes Sion. Das Unfallpikett – die militärische Flugplatzfeuerwehr – hat das ausgebrochene Feuer gelöscht und die beiden schwerverletzten Insassen bereits geborgen. Die Arbeit ist damit aber längst nicht getan. Unfallplatzkoordinator Edi Scherer findet eine schwierige Situation vor: Der Schadenplatz ist noch nicht gesichert, zwei Leichen liegen unbedeckt neben dem Helikopter und eine weitere Person wird vermisst. Es gibt Hinweise, dass sie verirrt auf dem Flugplatzgelände umherirrt und dabei möglicherweise die Sicherheit gefährden könnte. Nachdem sich Scherer die Lage vergegenwärtigt hat, beginnt er in rascher Folge klare Befehle zu erteilen, welche sein Team sofort umsetzt. Ein rotweisses Absperrband wird um die Alouette herum ge-

zogen, Trümmerteile werden mit Fähnchen markiert und die Verstorbenen mit Tüchern bedeckt. Die Betriebsfeuerwehr erhält den Auftrag, den verwirrten Passagier zu suchen.

## Fachstellen informieren

Nachdem diese ersten Massnahmen eingeleitet sind, beginnt für Edi Scherer, in seinem Berufsalltag Chef Safety auf dem Militärflugplatz Emmen, einer der anspruchsvollsten Teile seiner Arbeit: Er muss sicherstellen, dass die richtigen Fachleute zum richtigen Zeitpunkt informiert werden. Dazu gehören militärische Stellen wie der Untersuchungsrichter, aber auch zivile wie das Amt für Umwelt des Kantons Wallis – schliesslich muss man davon ausgehen, dass das Erdreich rund um die Unfallstelle mit Treibstoff und Öl belastet wurde.

An dieser Stelle wird die Übung auf dem Schadenplatz abgebrochen. Die Unfallplatzkoordinatoren verlassen das ihnen

vertraute Terrain und betreten Neuland. Ein Miliz-Detachment der Management-, Informations- und Kommunikationsausbildung (MIKA) der Armee – im zivilen Leben allesamt Journalisten – schult die UPK nun im Umgang mit den Medien. In Ausnahmesituationen kann es durchaus vorkommen, dass ein Unfallplatzkoordinator in Rücksprache mit der Kommunikation Luftwaffe an einer Medienkonferenz sprechen oder vor eine Kamera treten muss. Beides wird deshalb trainiert. Die MIKA-Spezialisten gehen dabei nicht zimperlich vor, konfrontieren die Kursteilnehmer mit teilweise sehr unangenehmen Fragen und versuchen sie aufs Glatteis zu locken. Doch die UPK lernen rasche dazu, erkennen wo die medialen Fallstricke versteckt sind und werden mit jeder Trainingseinheit sicherer.

Diese Ausbildung für die Unfallplatzkoordinatoren der Luftwaffe fand Ende März auf dem Militärflugplatz Sion statt und



Hans Schmid (links) und Edi Scherer auf dem für die Übung in Sion aufgebauten Schadenplatz.



gehört zum Ausbildungsprogramm für das gute Dutzend Luftwaffen-Mitarbeiter, das diese Aufgabe wahrnimmt. Hans Schmid, Verantwortlicher Ground Safety der Luftwaffe, erklärt: «Nebst eintägigen Ausbildungen treffen wir uns jedes Jahr zu einem zweitägigen Kurs. Dieser bietet uns die Gelegenheit zum fachlichen und persönlichen Austausch. Die sozialen Aspekte und die Gespräche unter vier Augen haben einen nicht zu unterschätzenden Wert.»

### Nicht nur Flugunfälle

Mit den Kursen halten sich die Unfallplatzkoordinatoren fit für ihre Aufgabe. «Die UPK sind keine Einsatzleiter. Ihre Funktion ist jene eines Bindegliedes zwischen den Interventionskräften wie Feuerwehr und Sanität und der längerfristigen Bearbeitung eines Ereignisses», erklärt Hans Schmid. Als Beispiel nennt er etwa den Ende 2008 im Titlisgebiet verunfallten deutschen Helikopter, der erst Monate später geborgen werden konnte.

Das Einsatzgebiet der UPK ist aber nicht mehr auf Flugunfälle begrenzt. «In Gesprächen mit der Krisenorganisation der Luftwaffe (COSAF) hat sich herausgestellt, dass ein UPK wegen des hohen Koordinationsbedarfs auch bei Unfällen ausserhalb des Flugbetriebs von Nutzen ist. So war auch beim Kander-Unglück ein UPK vor Ort», erklärt Hans Schmid. Damit die Unfallplatzkoordinatoren diese Schnittstellen-Funktion wahrnehmen können, sind regionale Kenntnisse, beispielsweise der Blaulichtorganisationen und der Medienlandschaft, notwendig, weshalb die Organisation nach Regionen aufgebaut ist.

### Erfahrung ist Voraussetzung

Es ist offensichtlich: Ein Unfallplatzkoordinator muss über ein breites Wissen und ausgeprägte Fachkompetenzen verfügen. Da mag es erstaunen, dass es keine eigentliche Ausbildung für diese Funktion gibt. «Dies ist möglich, weil nur erfahrene Kader der Luftwaffe UPK werden können. Sie sind in ihrer Hauptfunktion auf den Flugplätzen Stabschefs, Chef Flugbetrieb oder Chef Safety. Dies stellt auch sicher, dass sie bei einem Vorkommnis über die Kompetenzen

verfügen, um die notwendigen Massnahmen anzuordnen», sagt Hans Schmid. In den Weiterbildungen gehe es dann einerseits darum, das vorhandene Wissen in spezifischen Bereichen – beispielsweise in der Medienarbeit – zu erweitern, oder neues

Material kennenzulernen. Bei den Materialkenntnissen reiche es, über die technischen Daten Bescheid zu wissen, die Anwendung wird nicht trainiert, denn, so Schmid: «Die Unfallplatzkoordinatoren sind Führungspersonen, nicht Handwerker.» ■



Rund um den verunfallten Helikopter wurden Absperrbänder gezogen.



Edi Scherer betrachtet gespannt, wie er vor der Kamera wirkt.

Liquidation der Alouette III

# Armee-Helikopter erleben zweiten Frühling

Noch bis Ende 2010 stehen Helikopter vom Typ Alouette III im Einsatz, doch die Liquidation ist bereits in vollem Gang. Rund 30 Muster aus französischer Produktion wurden bereits vor einiger Zeit ausser Dienst gestellt. Gegenwärtig wird nun die Zahl der in der Schweiz in Lizenz gefertigten Alouette III reduziert. Als Ersatz stehen der Luftwaffe 20 neue Eurocopter EC635 zur Verfügung, die bis Mitte Jahr ihre volle Einsatzbereitschaft erreichen werden. Markus Graber, Systemmanager Helikopter bei der Logistikbasis der Armee, erwartet, dass die Liquidation finanziell durchaus interessant verläuft: «Bei der ersten Tranche sind die Erlöse höher ausgefallen als unsere Kosten. Dies erhoffen wir uns nun auch bei den restlichen 34 Helikoptern.»

Komponenten, die für zivile Helikopterbetreiber interessant sind, werden momentan im Internet unter [www.swissalouette.ch](http://www.swissalouette.ch) angeboten. So kann

man sich eine der legendären Artouste-Turbinen für 30 000 Franken sichern. Wie Markus Graber erklärt, gibt es auch Interessenten, die ganze Helikopter kaufen und weiterbetreiben möchten. Hierzu seien aber noch rechtliche Abklärungen im Gange.

### Museen und Schulhöfe

Diverse Schweizer Alouettes sind schon an Museen im In- und Ausland verschenkt worden, so etwa an die Fliegermuseen in Payerne und Dübendorf, aber auch an ein Luftwaffen-Museum in Polen. Andere Alouettes dienen der Dekoration von Schulhöfen oder sind zu Teilen von Skulpturen geworden. Den Abschluss des Liquidationsprozesses wird entweder die Entsorgung der Teile, für die keine Abnehmer gefunden wurden, oder deren Versteigerung en bloc bilden. **dam**



Eine der Schweizer Alouettes wurde per Sattelschlepper in ein polnisches Museum gebracht.

Bild: Ruag Aviation

Nightway 2009

# Nachtflug im hohen Norden

Die Schweizer Luftwaffe trainierte vom 9. November bis am 4. Dezember 2009 erneut mit zwölf Kampffjets vom Typ Boeing F/A-18C/D Hornet – davon zwei Ersatzmaschinen – auf dem Norwegischen Militärflugplatz Ørland. Dort stehen über der Nordsee Trainingsräume zur Verfügung, welche die Fläche der Schweiz deutlich übertreffen – und dies bei einer minimalen Lärmbelastung. Damit war es den rund 40 Schweizer Piloten möglich, intensiv Nachtflüge zu trainie-

ren. Zusätzlich profitierten sie von der Möglichkeit, in relativ geringen Höhen mit Überschall-Geschwindigkeit zu fliegen. Verschiedene Luftkampf-Übungen wurden auch gegen General Dynamics F-16MLU Fighting Falcon der Norwegischen Luftwaffe geflogen. Die Kampagne «Nightway» wurde 1998 erstmals durchgeführt. Die rechtliche Basis dafür bildet eine Abkommen zwischen Norwegen und der Schweiz. **dam**



Eine Schweizer F/A-18 Hornet kurz vor dem Start auf dem Militärflugplatz von Ørland.

Bild: David Marquis



Pilatus PC-7 im Luftpolizeidienst

# Rotweiss, leise und effizient

Jahr für Jahr schützt die Schweizer Luftwaffe während des World Economic Forums (WEF) den Luftraum über Davos. Dass dabei auch von den Pilatuswerken in Stans gefertigte Propellerflugzeuge vom Typ PC-7 zum Einsatz kommen, ist kaum bekannt. Sie unterstützen die Kampffjets vom Typ F/A-18 Hornet vor allem im unteren Luftraum.



Eine PC-7 auf dem Flugplatz Dübendorf. Im Hintergrund das Flugsicherungsgebäude, das die Operationszentrale beherbergt.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

Die rotweisse PC-7, die im nebligen Dübendorf startet, ist ein kleiner Flugzeug. Und dennoch leistet sie während des WEF einen grossen Beitrag an den Luftpolizeidienst. Einer der beiden Piloten steuert das Flugzeug vom vorderen Sitz aus. Der andere hält sich auf dem Rücksitz mit Kamera und Notizblock bereit, um Flugzeuge, die den eingeschränkten Luftraum über dem Bündner Kurort unerlaubt durchfliegen, registrieren zu können. Oberstleutnant im Generalstab Frédéric Ryff, während des WEF als PC-7-Pilot im Einsatz, erklärt: «Wir überwachen auf Sicht, also mit unseren Augen, die uns zugewiesenen Gebiete in der Nähe von Davos. Damit vervollständigen wir das Lagebild, zu dem auch diverse Radars beitragen.» Dies ist aber nur ein Teil des Auftrages. «Wenn sich jemand unerlaubt im eingeschränkten Luftraum bewegt, sehen wir uns das Luftfahrzeug an, identifizieren es, erstellen einen Fotobeleg, weisen es aus der Zone mit eingeschränktem Luftraum aus oder fordern es zur Landung auf einem Flugplatz in der Schweiz auf», so Ryff.

## Stärken der PC-7 ausspielen

Auf Anordnung der Einsatzzentrale Luftverteidigung kann ein Eindringling mit der PC-7 zur Landung aufgefordert werden. So wurde etwa 2009 ein Helikopter auf dem Flugplatz Sameden interniert. Da die Pilatus PC-7 der Schweizer Luftwaffe unbewaffnet sind, können sie im schlimmsten denkbaren Fall, etwa bei einem terroristischen

Anschlag, nicht zum Abschuss des eindringenden Flugzeugs verwendet werden. Oberstleutnant im Generalstab Ryff erklärt: «In kritischen Situationen halten sich die F/A-18 etwas oberhalb von uns als Schiesselement bereit.» Der typische Fall einer Luftraumverletzung während des WEF liegt aber weit unter dieser Schwelle. In der Regel sind es Piloten von Sportflugzeugen, die wegen mangelhafter Flugvorbereitung unabsichtlich in den eingeschränkten Luftraum einfliegen. «Genau hier spielen wir die Stärken der PC-7 aus. Das Flugzeug ist vergleichsweise schnell und verfügt trotzdem über eine tiefe Minimalgeschwindigkeit. Wir können also problemlos langsam fliegende Ziele abfangen», so Frédéric Ryff.

## F/A-18 bleiben das Rückgrat

Für Oberstleutnant im Generalstab Peter Bruns, Chef der in Dübendorf angesiedelten Operationszentrale der Luftwaffe, sind die Pilatus PC-7 eine ideale Ergänzung zu den Boeing F/A-18 Hornet: «Die Bedrohungsanalyse zeigt, dass wir vom langsamen Privatflugzeug bis hin zum schnellen Businessjet mit allem rechnen müssen. In der Praxis haben wir es meist mit langsam fliegenden Zielen wie Sportflugzeugen und Helikoptern zu tun. Hier ist das Haupteinsatzgebiet der Pilatus PC-7.» Ersetzen könne das leise und effiziente Propellerflugzeug die Hornets aber nicht: «Bei schnellen Zielen, nachts oder bei schlechtem Wetter sowie für den Waffeneinsatz sind die Hornets unverzichtbar. Sie bilden das Rückgrat des WEF-Einsatzes», so Oberstleutnant im Generalstab Bruns. ■



# Luftraumüberwachung im Hochgebirge



Bild: Lehrverband FU 30

Die Luftwaffen-Radarabteilung 1 betreibt vier solcher Höhenanlagen.

**Die Luftwaffen-Radarabteilung 1 (LW Radar Abt 1) betreibt vier hochalpine Radarstationen des Typs FLORAKO. Um eine möglichst gute Abdeckung des Interessensraums zu erreichen, stehen die Radarannten exponiert an zum Teil spektakulären Standorten. Ein Besuch weit oberhalb der Waldgrenze, inmitten ewigen Eises.**

**Hauptmann Bernhard Bischoff, Oberleutnant Markus Meer, Gefreiter Alfred Widmer, Soldat Nico Castagna und Soldat Patrik Schneider**

Im Zivilleben als Rechtsanwalt tätig, kommandiert Oberstleutnant Patrik Peyer (37) im dritten Jahr die Luftwaffenradarabteilung 1. Das Handwerk hat er von der Pike auf gelernt; zuerst beim System FORIDA, dann mit dem Folgesystem FLORAKO. Jede Höhenanlage wird von einer Radarkompanie betrieben. Zum ersten Mal hat der Abteilungskommandant alle vier Radarkompanien im Dienst. Bislang waren die Kompanien meist autonom im Dienst; etwa bei Spezialeinsätzen während des WEFs. «Weil die Kompanien immer wieder selbständig in den Einsatz geschickt wurden, haben wir Lücken in der Ausbildung festgestellt. Daher führten wir in diesem Jahr zum ersten Mal eine zentrale Ausbildung aller Kompanien in Frauenfeld durch. Nach der intensiven Schulung verschoben die Kompanien auf ihre Höhenstandorte, wo dann auch eine abteilungsweite Übung stattfinden konnte», so Oberstleutnant Peyer.

## Alle Züge gemischt

«Durch die gemeinsame Ausbildung hatten wir auch als Abteilungsstab die Gelegenheit, nahe an unserer Truppe zu sein, was normalerweise, infolge der dezentralen Einsatzorte, nicht leicht möglich ist.» So wurden die Kompanien während der zwei ersten WK-Wochen mit RECUPERO UNO zuerst in der Grundbereitschaft, dann mit RECUPERO DUE in fachtechnischen Belangen geschult; als Abschluss

der Ausbildungsphase fand die Inspektion durch den Lehrverbandsstab statt. Höhepunkt wurde dann aber sicherlich die Übung MONTIS, eine Einsatzübung, welche die Kompanien spezifisch im Hinblick auf Einsätze, wie ein WEF schulte. Für die Ausbildung lautete der Befehl, alle Züge zu mischen. So standen plötzlich Sanitätssoldaten mit Betriebssoldaten, oder Sicherungssoldaten mit dem Büropersonal auf dem Exerzierplatz. Die Durchmischung wurde als sehr positiv eingestuft; operieren die einzelnen Fachspezialisten doch im Einsatz sehr autonom – was einem besseren Kennenlernen entgegenwirkt. «In vielen Kompanien herrschte eher ein Spezialistengeist, als ein Kompaniegeist; diesen Zustand, der auch immer wieder Konfliktpotential barg, wollten wir endlich überwinden.»

## Realistische Szenarien und Lösungsansätze

Die Übung MONTIS sollte verschiedene, realistische Szenarien während eines Einsatzes aufzeigen – und zugleich mögliche Lösungsansätze bieten. «Wir wollen nicht den Supergau üben, sondern den Kompanien ein Turngerät zur Verfügung stellen, um in Zukunft rascher Problemlösungen anzugehen.» Es wurden etwa Fehlalarme ausgelöst, vermeintlich Verletzte waren zu bergen – bis hin zum Notabstieg von der Anlage gab es allerlei Überraschungen zu begegnen. Eine gute Gelegenheit, den Führungsrhythmus zu schulen und die Führungstätigkeiten zu überprüfen. Der vordienstliche Aufwand hat sich für den Abteilungsstab gelohnt: Das «Miteinander» von Stab und Kompanien konnte gelebt werden; der WK wurde zum Erfolg. ■

## Luftwaffen-Radarabteilung 1

# Der «Hausberg» der Kompanie 15

Seit zwei Jahren führt Oberleutnant Thomas Röstli (34) die Luftwaffen-Radarkompanie 15 (LW Radar Kp 15). Durch die Umrüstung aufs System FLORAKO und die damit verbundene Umbautätigkeit konnte die Kompanie nach acht Jahren das erste Mal «ihren» Hausberg im Berner Oberland beziehen.

**Hauptmann Bernhard Bischoff, Oberleutnant Markus Meer, Gefreiter Alfred Widmer, Soldat Nico Castagna und Soldat Patrik Schneider**

Um die Autonomie zu gewährleisten, wird alles mittels militärischer Seilbahn auf den Berg gebracht – und so sind die Seilbahnspezialisten fast dauernd damit beschäftigt, Menschen, Material aber auch Wasser auf 3000 Meter Höhe hoch zu fahren. «Der Bezug der Anlage konnte unter besten Witterungsbedingungen stattfinden; dem ist nicht immer so. Oft erschweren die Wetterverhältnisse einen reibungslosen Bezug», so Thomas Röstli. Im Zivilleben Berufspilot weiss er, dass das Wetter einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf sonst gut eingespielte Abläufe haben kann. Und bei schönstem Sonnenschein geht so manches psychisch und physisch einfacher von statten.

## Das letzte Mal an der Spitze der Kompanie

«Ich leiste heuer meinen letzten WK; dass ich zum Abschluss meiner militärischen Karriere noch einmal auf «meinen Hausberg» darf, hat mich sehr gefreut. Nach dem WK werde ich die Radarstationen nur noch aus den Cockpits der von mir pilotierten Passagiermaschinen sehen», schmunzelt er. Die Kompanie umfasst etwa 140 AdA, aufgeteilt in je einen Kommando-, Sanitäts- und Werkbetriebszug sowie zwei Sicherungszüge. Da es an Zugführern mangelt, muss der ehemalige Werkbetriebszugführer Röstli selber bei der Ausbildung

Hand anlegen. «Die personelle Situation beim Kader ist unbefriedigend; aber zum Glück haben wir auch top motivierte Unteroffiziere, die Zugführerfunktionen übernehmen können.»

Persönlich freut sich Oberleutnant Thomas Röstli am meisten auf die Übung MONTIS. Da wird seine Führung noch einmal sehr gefordert sein. Die Kompanie sei sonst sehr gut aufgestellt, und die AdA seien bereit, ihr Bestes zu geben. «Ich freue mich auf meine letzte grosse Challenge als Kompaniekommandant und hoffe, dass wir die Aufträge im Sinne unserer vorgesetzten Stelle und ohne Unfälle oder Zwischenfälle ausführen können.» Und schon gehts los in die Übung. ■

## Die Luftwaffen-Radarabteilung 1

Die Luftwaffen-Radarabteilung 1 betreibt mit den vier Luftwaffenradarkompanien (14, 15, 16 und 17) je eine militärische Radarstation (MRS) und mit der EZ Betriebskompanie 13 die zugewiesenen Führungs- und Übermittlungs-Systeme, Endstellen und Anlagen zugunsten des Einsatzes Luftwaffe. Der Sollbestand der Abteilung beträgt 591 Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten. Die Radarkompanien sind für die Sicherung der eigenen MRS zuständig. Das von ihnen betriebene System FLORAKO ist ein Frühwarn-Radarsystem mit einer Reichweite von rund 400 Kilometern. Die gesammelten Daten gelangen über BBUS (Breitbandübermittlungssystem) in die Einsatzzentrale.



Eine militärische Seilbahn führt zur Höhenanlage.



Die Radarkompanie 15 absolvierte den WK erstmals seit Jahren wieder auf ihrem «Hausberg» mitten in den Alpen.

Bilder: Lehrverband FU 30





**Soldat Stephan Burkhalter**

Stephan Burkhalter (21) ist im Sicherungszug zuständig für den Materialtransport. Als Berner Oberländer ist er froh, den ersten WK in seiner Region leisten zu können. Stephan Burkhalter stellt einen grossen Unterschied im Vergleich zur Rekrutenschule fest: «Ich fühle mich sehr wohl hier. Ich bin erstaunt, dass jeder jedem hilft. So ist es viel angenehmer, Dienst zu leisten.» Dennoch verspürt er noch etwas Ungewissheit, da er als Neuankommling in der Kompanie in diesem WK noch die Hamburger-Taufe bestehen muss.



**Soldat Fabian Benninger**

Fabian Benninger (22) ist gerade dabei, mit seinen Kollegen an der prallen Sonne den Stacheldrahtzaun um das rückwärtige KP aufzustellen. «Für mich ist es der erste WK. Die Stimmung ist sehr gut. Vor allem ist der Dienstbetrieb viel angenehmer als in der RS, und man hat sogar Spass daran.» Der Bauingenieur-Student wischt sich die Schweisstropfen von der Stirne und ist froh, dass der Zaun nach kurzer Zeit steht: «Wir konnten die 50 Meter Zaun ziemlich schnell aufstellen.» Sagts und hilft seinen Kameraden vom Sicherungszug, die restlichen Arbeiten zu erledigen.



**Oberwachtmeister Urs Zahler**

Urs Zahler (30) hat für diesen WK ausserplanmässig die Führung des Werksicherheitszuges übernommen. Er und sein Zug sind auf dem Einsatzstandort für die Zutrittskontrolle und für die Sicherung sowie Überwachung der Anlage zuständig. «Mein persönliches Ziel für diesen WK ist, dass wir in unserem Zug gut zusammenarbeiten können, und dass vor allem die menschliche Führung stimmt. Ich bin zuversichtlich, dass dies klappen wird – trotz unseres bevorstehenden Wochenendeinsatzes.»



**Wachtmeister Andy Roth**

Andy Roth (29) vom Sicherungszug ist im Berufsleben Eventmanager bei Swisslife. Er hat hohe Erwartungen an die Übung MONTIS. «Ich werde mit meinen Leuten die Bewachung der Talstation der Bahn zu unserer Radarstation sicherstellen und erwarte, dass etwas laufen wird.» Der Zug müsse in dieser Übung erfahren und lernen, was es heisse, eine Anlage 24 Stunden zu bewachen. «Während Stunden passiert gar nichts und innerhalb von Sekunden müssen die im Einsatz stehenden Soldaten 100 Prozent präsent sein und ihre Aufgabe perfekt erfüllen.» Bei den erwarteten Markeur-Einsätzen könne die Truppe nun endlich 1:1 den verhältnismässigen Einsatz im Wachtdienst erproben. Es gelte, nicht zu wenig, und nicht zu viel zu machen. «Ziel der Übung muss es sein, den goldenen Mittelweg zu finden.»



**Gefreiter Fabian Spichtig**

Fabian Spichtig (27) sprintet von einer Ecke der Anlage zur anderen. Soeben bezieht die Radarkompanie den Höhenstandort, und er ist dafür zuständig, dass alles reibungslos klappt: «Ich bin hier quasi das Auskunftstelefon. Wenn jemand eine Frage hat, wendet er sich meistens an mich.» Fabian Spichtig ist der Chef der Alarmzentrale und zuständig für das Organisieren der Zutrittskontrolle und die Überwachung der Anlage: «Der Standort ist neu für uns, deshalb läuft noch nicht alles rund.» Dennoch ist er überzeugt, dass der Bezug der Anlage klappen wird und er den 24 Stunden Schichtbetrieb trotz des kleinen Personalbestandes organisieren kann.



**Leutnant Roman Fankhauser**

Roman Fankhauser (28) im Zivilleben Schreiner, absolviert den diesjährigen WK zum ersten Mal in der Funktion des Kdt Stv und übernimmt für die Übung Montis gleichzeitig die Leitung des rückwärtigen KPs. «Wir sind rechtzeitig hier in der Lenk eingetroffen und haben den KP konzentriert und speditiv einrichten können.» Zudem sei er zuversichtlich, dass die Kompanie das Wachtdispositiv bis am Abend komplett umsetzen werde. Als Chef der Sicherungszüge sehe er mit Freude auf die bevorstehende Übung MONTIS: Die Bewachung und Sicherung der Talstation der militärischen Seilbahn zur Höhenanlage werde für ihn als Zugführer, aber auch für die Truppe durch den Einsatz von Markeuren sehr realitätsnah sein, und von allen Beteiligten vollen Einsatz verlangen.



# Vom Lehrverband inspiziert

**Sämtliche sieben Abteilungen des Lehrverbandes wurden im Jahr 2009 durch den Milizstab LVb FU 30 inspiziert. Ein Einblick in die Inspektion der Luftwaffen-Radarkompanie 15 (LW Radar Kp 15) auf dem Waffenplatz in Frauenfeld.**

**Hauptmann Bernhard Bischoff, Oberleutnant Markus Meer, Gefreiter Alfred Widmer, Soldat Nico Castagna und Soldat Patrik Schneider**

Es herrscht emsiges Treiben, eine leicht nervöse Stimmung ist spürbar. Jeder AdA überprüft noch rasch sein Tenue. Sind die Taschen geschlossen? Ist die Erkennungsmarke eingepackt? Wo ist der Notfallzettel und ist auch das Sackmesser gereinigt? Hier und dort wird noch schnell an den Bündeln gezupft oder der Reissverschluss richtig positioniert. Letzte gegenseitige, kritische Blicke um noch die Details in Ordnung zu bringen. Dann geht es los: «Ganze Kompanie, richten!» schallt über den Platz. Wenig später folgt schon «Kompanie, Achtung» und alle stehen ausgerichtet auf dem Platz, stramm und schnurgerade in der prallen Sonne an diesem perfekten Spätsommertag.

## Intensiver Nachmittag

Oberstleutnant Severin Disler und sein Team haben für diesen Nachmittag vier intensive Stunden geplant. Nach der Präsentation der Truppe geht es für jeden Einzelnen AdA zum Wissenstest mit zwölf Fragen rund um die Themen Sicherheit und Vorschriften, eine Einzelarbeit, die an eine «Probe» in der Schulzeit erinnert. Danach werden parallel drei Bereiche inspiziert, für die jeder AdA separat sein Können unter Beweis stellen muss. Beim ersten Teil, der Handhabung der persönlichen Waffe, werden verschiedene Störungen simuliert, Bewegungen kontrolliert und auch die Entladekontrolle strengstens unter die Lupe genommen. Schnell zeigt sich: Die Truppe hat ihre Waffe im

Griff. Ein paar Dutzend Meter weiter wird eine Gruppe im Schatten der Bäume in Sachen Sanitätsdienst getestet. Die Aufgabe lautet: Behandlung einer starken Blutung eines Kameraden. In Zweiergruppen wird die Versorgung des Verwundeten exemplarisch durchexerziert. Derweil übt sich die dritte Gruppe mit dem ABC-Schutz. Montieren der Schutzmaske in der geforderten Zeit, Verhalten bei Kontakt mit giftigen Stoffen sowie das Vorgehen bei Vergiftungserscheinungen. In dieser Demonstration fliesst der Schweiß – und das nicht nur wegen der heissen Temperaturen...

## Solides Wissen

Oberstleutnant Severin Disler bestätigt das positive Bild anlässlich der Schlussbesprechung. Er ist zufrieden mit der Leistung der Luftwaffen-Radarkompanie 15: «Gefallen hat mir insbesondere, dass die Truppe im Sanitätsdienst ein solides Wissen aufweist und dieses an der heutigen Inspektion auch abrufen konnte.» Gleich verhalte es sich mit der Handhabung der persönlichen Waffe. Auch wenn gewisse Details noch verbessert werden könnten, habe die Inspektion klar gezeigt, dass die Mannschaft das Grundhandwerk mit ihrem Sturmgewehr beherrscht. «Hingegen gibt es im Bereich des ABC-Schutzes sicherlich noch Ausbildungsbedarf. Hier sind bei zu vielen Leuten die gleichen Fehler passiert», resümiert der Chef der Inspektion. Insgesamt dürfe die Leistung der Kompanie aber mit gutem Gewissen mit einem «gut bis sehr gut» eingestuft werden. Die Spannung weicht der Vorfreude auf den verdienten Ausgang am Abend. Die intensive Vorbereitung in den Tagen vor der Inspektion hat sich gelohnt. ■



*Stramm und schnurgerade ausgerichtet tritt die Luftwaffen-Radarkompanie 15 zur Inspektion durch den Lehrverband an.*



*Auch eine Theorie-Prüfung war zu absolvieren.*

Der Lehrverbandskommandant auf Truppenbesuch

# «Ich bin tief beeindruckt»

Am World Economic Forum (WEF) 2010 führte Brigadier Willy Sigenthaler zum ersten Mal seit der Kommandoübernahme einen grossen Einsatz seines Lehrverbandes Führungsunterstützung 30. «armee.ch» hat den Lehrverbandskommandanten während eines Truppenbesuches begleitet.



Brigadier Willy Sigenthaler (rechts) zeigt sich beeindruckt vom Kroki, dass die AdA angefertigt haben.

**Hauptmann Bernhard Bischoff, Oberleutnant Markus Meer, Gefreiter Alfred Widmer, Soldat Nico Castagna und Soldat Patrik Schneider**

Brigadier Sigenthaler ist ein Mann der Truppe. Sein Credo lautete schon während seiner über fünfjährigen Kommandozeit bei der Führungsunterstützungsbrigade 41 «Gemeinsam zum Erfolg». Er will dauernd den Puls der Truppe fühlen; denn nur so werden Schwachpunkte aufgedeckt und können diese dann auch behoben werden. Er hat bei den Silbergrauen über 50 Einsätze kommandiert (WEF, Euro 08 – oder auch verschiedene Einsätze in Katastrophengebieten, etwa Engelberg oder Lyss). Das WEF kennt er gut; aber die dunkelblauen Einsätze sind auch für ihn Neuland. Vom Schreibtisch aus wurden die Einsätze von ihm und seinen Mitarbeitern geplant; nun will er sich ein Bild vor Ort machen. Das erste Ziel frühmorgens

ist der Standort einer mobilen Radarkompanie auf einer Anhöhe im St. Galler Rheintal. Brigadier Sigenthaler ist gespannt, was ihn heute alles erwarten wird: «Bis jetzt habe ich den Einsatz nur entfernt vom Kommando in Dübendorf miterlebt. Jetzt interessiert es mich, wie es direkt vor Ort aussieht.»

## Grosse Verantwortung

Auf dem Weg zum Höhenstandort lässt sich der Lehrverbandskommandant bereits vom Kompaniekommandanten, Hauptmann Franz Diggelmann, die ersten Fakten erklären. Brigadier Sigenthaler ist beeindruckt und erkundigt sich: «Kommandant, Sie und Ihre Soldaten tragen eine sehr grosse Verantwortung, indem sie das Material und die Mannschaft mit den Fahrzeugen über diese enge, vereiste Bergstrasse zum Einsatzstandort fahren müssen, wie gehen Sie mit dieser Problematik um?» Dank minutiöser

Erkundung im Vorfeld des Einsatzes und einem generellen Schneekettenobligatorium erreichten Dutzende von Fahrzeugen das Ziel ohne Zwischenfall. Zufrieden nickt der Lehrverbandskommandant – alles in seinem Sinn und Geist organisiert.

## Probleme werden notiert

Nach Ankunft beim TAFLIR-Standort lässt sich der Kommandant das Dispositiv vom Zugführer des Sicherungszugs erklären. Oberleutnant Trachsel erläutert dem Brigadier, wie die Zutrittskontrolle gesichert und die Umgebung von seinen Soldaten rund um die Uhr überwacht wird. «Unser Zug ist knapp besetzt. Es wäre gut, wenn wir mehr Soldaten und zusätzliches Material im Einsatz hätten. Wir haben mit ergänzenden baulichen Massnahmen die Sicherheit jedoch vor Ort verbessern können.» Der Brigadier nimmt den Punkt in sein Notizbuch auf und



versichert Oberleutnant Trachsel, dass er in Zukunft eine Lösung für den Personalengpass finden will.

### Fachliche Kompetenz

Dann geht es weiter in die mobilen Radar- und Übermittlungszentralen neben der Radarantenne. Von den Soldaten und dem verantwortlichen Zugführer lässt er sich die Details erklären, etwa wie die Informationen auf dem Radarschirm zu lesen sind und wie diese an die Einsatzzentrale übermittelt werden. Brigadier Siegenthaler ist sichtlich stolz über die fachliche Kompetenz «seiner» Radar- und Übermittlungssoldaten. «Zugführer Wild, gibt es etwas, was Sie mir gerne mit auf den Weg geben wollen?» Oberleutnant Wild erklärt dem Kommandanten, dass er sehr gute Leute vor Ort habe: «Allerdings müssen wir für die Zukunft unbedingt sicherstellen, dass wir genügend Gerätespezialisten haben.» Der Brigadier nimmt auch diese Information in sein Notizbuch auf und verspricht, diese heiklen Personalfragen näher zu untersuchen.

Auf dem Weg zur Unterkunft teilt der Brigadier bereits ein erstes Fazit mit: «Kadi,

ich bin sehr beeindruckt, was ich soeben gesehen habe. Schauen Sie nun, dass der Einsatz für die nächsten Tage während des WEFs wie geplant läuft, und dass die Disziplin der Truppe weiterhin aufrecht erhalten bleibt.» Im rückwärtigen Kommandoposten angekommen spricht Brigadier Siegenthaler den Kompaniekommandanten und dessen Stellvertreter, Oberleutnant Ringli, auf die Lagebeurteilung bezüglich des TAFILIR Standortes an: «Erläutern Sie mir kurz das Riskomanagement ihres Auftrages!» Der Kadi und sein Stellvertreter sind sich einig, dass die grösste Gefahr auf dem abgelegenen Standort nicht etwa drohende Demonstrationen von Globalisierungsgegnern, sondern die Witterung, besonders der Schnee sei.

### Notfalls mit Pistenfahrzeug

«Für den Fall, dass wir zugeschnitten werden, müssen wir sicherstellen, dass wir genügend Treibstoff für den Betrieb der Anlage haben», meint Hauptmann Diggelmann. Oberleutnant Ringli verweist auf die dafür bereits angestellten Berechnungen und die genügend vorhandenen Reserven. «Zudem hat uns der lokale Skiliftbetreiber seine Hil-

fe mit dem Pistenfahrzeug zugesagt, sollten wir wirklich komplett eingeschnitten werden und den Standort nicht mehr mit unseren eigenen Fahrzeugen anfahren können», fügt er an. Brigadier Siegenthaler erkundigt sich auch nach dem allgemeinen Zustand des Materials. Am Anfang habe viel Material gefehlt, gibt Wachtmeister Grossenbacher, der Materialchef der Kompanie, bereitwillig Auskunft. «Das Zeughaus Mels war aber sehr kooperativ, so dass wir das Wintermaterial äusserst schnell und unbürokratisch erhalten haben.»

### Freudige Spannung

Am Nachmittag geht es weiter zu einem Nachrichtenposten im Raum Davos. «Ich bin gespannt, wie ein Nachrichtenposten funktioniert», freut sich Brigadier Siegenthaler. Nach einem kurzen Gehweg durch den Schnee trifft er auf Nachrichtensoldaten im gut getarnten Posten. Dem Kommandanten fällt gleich auf, dass hier etwas anders ist als bei einem normalen Nachrichtenposten: «Wer hat denn die Holzhütte in den Schnee gebaut?» Der Kompaniekommandant, Hauptmann Urban Broger, erklärt ihm, dass



Brigadier Siegenthaler beim Besuch einer TAFILIR-Stellung.





Der Brigadekommandant in einem Nachrichtenposten.

einer seiner Soldaten von Beruf Schreiner sei. Weil es oft sehr kalt und windig sei, habe der Schreiner Holz bestellt und zusammen mit seinen Kameraden den Nachrichtenposten wintertauglich, inklusive Plexiglasscheibe, gebaut. «Das Holz können wir für das nächste Jahr einlagern und den Posten für einen kommenden WEF-Einsatz wieder zusammen bauen.»

### Professionelles Kroki

Nachdem der Brigadier eine Kurzeinführung in die Codiertabelle der Nachrichtenmeldungen und die Übermittlungsgeräte bekommen hat, erblickt er ein professionelles Kroki an der Wand des Nachrichtenpostens. «Das haben sie aber nicht selber gemacht?» Sichtlich stolz widerspricht der Zugführer dem Kommandanten: «Wir haben vordienstlich Fotos von der Umgebung gemacht und danach mit einem Computerprogramm ein detailliertes Kroki mit allen nötigen Angaben erstellt.»

In der Unterkunft des Nachrichtenpostens diskutiert der Brigadier mit dem Kompaniekommandanten und den Nachrichtensoldaten bei Kaffee und Kuchen und teilt zum Schluss seinen Gesamteindruck vom heutigen Truppenbesuch mit den AdA: «Ich habe heute sehr viel gelernt. Insbesondere bin ich beeindruckt, mit welcher Offenheit mich die Soldaten empfangen und informiert haben und mit welcher Motivation und Kompetenz die Truppe diesen Einsatz meistert.

Ich verlasse mich hundertprozentig auf euch!» Das Notizbuch ist gefüllt mit vielen Eindrücken, aufgenommenen Anregungen und Kritikpunkten. «Ich will meiner Truppe die Unterstützung bieten, die sie braucht. Seien es personelle oder materielle Mängel; ich bin für meine Truppe da.» Schon wieder wartet sein Kommando in Dübendorf; den besuchten Kompanien wird Brigadier Siegenthaler aber als truppennaher und verständnisvoller Kommandant in bester Erinnerung bleiben. Seine Kompetenz und seine Menschenkenntnis haben grossen Eindruck gemacht.

### Friede, Stabilität und Sicherheit

«armee.ch» hat Brigadier Siegenthaler anlässlich seines Truppenbesuchs gefragt, was er, sollte er jemals dazu eingeladen werden, in einer Eröffnungsansprache am WEF den Konferenzteilnehmern mitteilen würde. «Ich würde mich für das Image unseres Landes einsetzen und aufzeigen, was wir mit unserer sprichwörtlichen Schaffenskraft erreicht haben. Doch dazu braucht es eine Grundlage, und die heisst Sicherheit. Sozialer Friede, Stabilität und Sicherheit sind doch die Grundlage des «Erfolgsrezeptes Schweiz». Und dazu gehört als wichtige sicherheitspolitische Reserve unsere Armee. Eine Armee, die durch uns Bürger im Milizprinzip getragen wird. In über 50 Einsätzen der letzten Jahre hat diese Armee ihre Bedeutung unter Beweis gestellt. Seien wir doch stolz darauf!» ■



### Hauptmann Franz Diggelmann Kompaniekommandant

«Ich freue mich, dass der Kommandant unsere Kompanie besucht und sich dabei vor allem für die Leute und das TAFLIR-System interessiert», meint der junge Kadi auf die Frage, wie er seinen Kommandanten, Brigadier Willy Siegenthaler, beim Truppenbesuch erlebe. Zudem sei es aussergewöhnlich, dass er dem Brigadier direkt Anregungen zu Verbesserungen geben dürfe. «Die aktuelle Herausforderung für mich an diesem WEF-Einsatz ist es, das System und den Standort mit einer zahlenmässig beschränkten und zudem sehr jungen und damit eher unerfahrenen Kompanie zu betreiben.» Die Leute seien aber gut ausgebildet und top motiviert, lobte Franz Diggelmann seine Truppe. «Sollte uns der Winter nicht einen Strich durch die Rechnung machen, bin ich zuversichtlich, dass der einwöchige Ernsteinsatz ein Erfolg wird!»



### Obergefreiter Andreas Gisler Sicherungssoldat

Nach dem Besuch auf dem Wachturm des Sicherungszuges, ist der Obergefreite Andreas Gisler ganz aufgestellt: «Brigadier Siegenthaler habe ich als interessierten und kommunikativen Menschen wahrgenommen. Er ist sehr zugänglich, und es tönt gut, was er sagt. Genau so angenehm wie die Begegnung mit ihm ist der Dienst während des WEFs.» Zwar seien die Herausforderungen höher, als bei einem Ausbildungswiederholungskurses, aber dafür wisse man, was man mache. «Ich schätze den geregelten Betrieb. Es ist ein Rhythmus vorhanden, und die Kameradschaft ist ausgezeichnet. Es passt alles zusammen.» Ja, so an der Sonne inmitten einer verschneiten Winterlandschaft mache es gerade doppelt so viel Spass.



### Soldat Robert Sigrist Nachrichtensoldat

Es sei sein erstes WEF, meint der junge Soldat, daher könne er weder gross Vergleiche anstellen, noch habe er grosse Erwartungen an den kommenden Einsatz; er lasse es einfach auf sich zukommen. «Es ist selten, dass der Brigadier so nahe bei der Truppe ist und sich für die Aufgaben des einzelnen Soldaten interessiert und auch nachfragt, wie genau wir diese erledigen», meint Soldat Sigrist auf den Besuch des Kommandanten angesprochen. Zudem sei die Truppe Brigadier Siegenthaler sehr dankbar, dass sich dieser für die Umrüstung seiner Kompanie auf die neuen Kälteschutzjacken eingesetzt habe. «Auf den Nachrichtenposten sind wir dem Wetter vollkommen ausgesetzt. Sollte es noch einmal schneien, werden wir um die wasserabweisenden Jacken natürlich froh sein.»



### Soldat Yves Zwysig Sicherungssoldat

«Heute Morgen bin ich mit der Erwartung zu meiner Schicht angetreten, dass der Brigadier alles penibel und bis ins Detail kontrollieren würde.» Das Gegenteil sei jedoch der Fall gewesen, berichtet Soldat Zwysig nach dem Besuch des Kommandanten an seinem Zutrittskontrollposten. «Brigadier Siegenthaler hat sich mehr für uns als Individuen interessiert, und wie wir selbst den Dienst erleben; er war sehr freundlich und angenehm im Umgang.» Für den WEF-Einsatz erhoffe er sich eine möglichst ruhige Zeit, dass alles korrekt laufe, und es zu keinen Zwischenfällen komme. «Wichtig ist, dass man sich vor so einem Einsatz gut vorbereiten und einrichten kann, damit man für jeden erdenklichen Fall bereit ist», meint Zwysig, auch wenn man zum Beispiel nur einem Wanderer eine Alternativroute um den militärischen Standort herum aufzeigen müsse.

## In eigener Sache

# Lehrverband FU 30 sucht Medienprofis

Für die Kommunikationsgruppe des Lehrverbands Führungsunterstützung 30 (LVb FU 30) werden Profis aus der Medienbranche – Journalisten, PR-Fachkräfte, Fotografen oder Web-Designer – gesucht, die selbständige Arbeit in einem kleinen, motivierten Team schätzen. Die Militärdienstleistungen



Bild: dam.

werden nicht am Stück, sondern nach Bedarf übers Jahr verteilt geleistet.

Für Fragen oder für eine Bewerbung für die Kommunikationsgruppe wenden sich Interessenten an den Kommunikationschef des LVb FU 30, Major Stefan Varonier, E-Mail: [Stefan.Varonier@vtg.admin.ch](mailto:Stefan.Varonier@vtg.admin.ch) ■



# Die Führungsfähigkeit erhalten

**IFASS ist eine Weltpremiere: Mit einem System werden alle Bedürfnisse der Armee im Bereich der Elektronischen Kriegsführung abgedeckt. IFASS wird durch die Führungsunterstützungsbasis betrieben und kann diverse Aufgaben zugunsten des Bundes und der Kantone übernehmen. Die Grundausbildung erfolgt durch den Lehrverband Führungsunterstützung 30 der Luftwaffe.**



*Mit viel handwerklichem Geschick wird eine Peilantenne für IFASS aufgestellt.*

**David Marquis**, Kommunikation Luftwaffe

Nach einem Naturereignis ist ein enges Tal in den Alpen von der Umwelt abgeschnitten. Die Strassen sind durch Geröll blockiert. Die Kommunikationsnetze funktionieren nicht mehr. Für den Leiter des zivilen Krisenstabs ist es wichtig, die Bevölkerung rasch und flächendeckend informieren zu können. «Wie gelangen Lebensmittel ins Tal?» «Wie wird die medizinische Versorgung sichergestellt?» «Wann ist die Strasse wieder befahrbar?» – Der Informationsbedarf ist riesig. Das «Konzept Erdbeben» der Nationalen Alarmzentrale (NAZ) sieht vor, dass in einem solchen Fall künftig die Armee mit ihrem System IFASS (Integriertes Funkaufklärungs- und Sendesystem) zum Einsatz kommt. Eine

Piktetorganisation wird innert 24 Stunden die auf achtradrigen Schützenpanzern vom Typ Piranha montierten leistungsstarken Mehrzwecksender im Katastrophengebiet in Betrieb nehmen. Mittels der hohen Richtantenne kann sich der Krisenstab auf den UKW-Radiofrequenzen an die Bevölkerung wenden. Da es möglich ist, die Sendeleistung zu variieren und die Antenne auszurichten, wird der Radioempfang ausserhalb des Katastrophengebiets nicht beeinträchtigt.

## **Wesentlicher Beitrag zur Sicherheit**

Dies ist nur eines von vielen Szenarien, in welchen IFASS zugunsten ziviler Behörden eingesetzt werden kann. Auch bei Grossanlässen im Stile der EURO 08 kann das Sensorensystem von IFASS wertvolle Dienste

leisten. Mit den Peilantennen kann der Funkbetrieb aufs Genaueste überwacht werden. Wenn verschiedenste militärische und zivile Organisationen aus dem In- und Ausland am selben Grossanlass im Einsatz stehen und jeweils mit ihren eigenen Funkgeräten kommunizieren, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass die Funkfrequenzen mehrfach belegt werden und in der Folge Sicherheitsorgane ihre Aufgabe nicht mehr wahrnehmen können. Hier kann IFASS Konflikte rasch erkennen und lokalisieren. Somit ist es möglich, den Einsatzkräften bei Bedarf andere Frequenzen zuzuteilen, um die Kommunikation sicherzustellen. Oberstleutnant im Generalstab Robert Flück, Berufsoffizier im Lehrverband Führungsunterstützung 30 (LVb FU 30) und Chef Einführung IFASS, erklärt: «Das

Frequenzmanagement ist ein wesentlicher Beitrag der Elektronischen Kriegsführung (EKF) der Armee zur Sicherheit von Operationen und Grossanlässen. Wir erhalten damit die Führungsfähigkeit.» Dies sei nur ein mögliches Beispiel eines EKF-Einsatzes. Die grosse Stärke von IFASS ist, dass dieses System in allen Operationstypen eingesetzt werden kann.

### Vollständig integriertes System

Im Verteidigungsfall kann IFASS sämtliche technischen Facetten ausspielen. Hier kommt die vollständige technische Integration der verschiedenen Systemkomponenten – IFASS besteht aus permanenten und mobilen Sensoren, Effektoren und Einsatzzentralen – zum Tragen. Funknetze Dritter können mit den EKF-Sensoren geortet und nach dem Entscheid der EKF-Einsatzzentrale allenfalls mit den EKF-Effektoren – also den auf den Piranha montierten Sendern – gestört werden. Eine weitere militärische Anwendung ist das «Blenden» von Funkgeräten mittels der Effektoren. Dies ermöglicht es den eigenen Truppen zu funken, ohne dass dies mitgehört oder geortet werden kann. Nicht zuletzt dient IFASS der Luftwaffe: Elektromagnetische Signale von Flugzeugen werden lokalisiert und können zur Ergänzung der identifizierten Luftlage beitragen. Dies ist von Nutzen, wenn Flugzeuge und Helikopter ausserhalb des Erfassungsbereichs des Radars unterwegs sind.

### Ein einziges System für alle

Mit IFASS ein gemeinsames EKF-System für Heer, Luftwaffe und Führungsunterstützungsbasis (FUB) einzuführen sei weltweit einzigartig, erklärt Richard Bächler, stellvertretender Leiter des Fachbereichs Aufklärungs- und Überwachungssysteme bei Armasuisse: «Um das Jahr 2000 wurde erkannt, dass die bestehenden Systeme der Elektronischen Kriegsführung der Armee zukünftigen Anforderungen nicht mehr genügen. Gleichzeitig war die Luftwaffe auf der Suche nach einem Ersatz für ihre permanent installierten EKF-Anlagen. Es wurde entschieden, ein gemeinsames System zu beschaffen, das sowohl stationär als

auch mobil verwendet werden kann.» Die eidgenössischen Räte haben mit dem Rüstungsprogramm 2005 einen Kredit von 395 Millionen Franken gesprochen. Zusätzlich zum Beschaffungskredit wurden über die Immobilienbotschaft 50 Millionen Franken bewilligt, um die bauliche Infrastruktur an IFASS anzupassen. «Am 1. Januar 2012 soll IFASS sowohl bei der Truppe als auch bei der Berufsorganisation operationell sein. Allerdings sind die Möglichkeiten des Systems so weitreichend, dass es wohl noch eine Weile länger dauert, bis man die Möglichkeiten restlos ausschöpft», erklärt Bächler.

### Leistungsfähiger Simulator

Der Lehrverband Führungsunterstützung 30 hat nun zwei Jahre Zeit, die Ausbildung an IFASS sicherzustellen. Verantwortlich dafür zeichnet Oberstleutnant im Generalstab Robert Flück von der EKF Schule 64 in Jassbach bei Thun. «Wir stehen vor der Herausforderung, ein modernes und leistungsfähiges System in kurzer Zeit einführen zu müssen», sagt er. Erschwert werde dies durch die Tatsache, dass die meisten Funktionen von IFASS nur im Verbund aller Komponenten ausgebildet werden können. Flück ist deshalb froh, dass ihm ein Simulator zur Verfügung steht, damit nicht für jeden Ausbildungsblock die gesamte Infrastruktur aufgebaut werden muss: «Ich habe noch nie einen ähnlich durchdachten Simulator gesehen. Die Auszubildenden arbeiten an einem Einsatz-Arbeitsplatz und können kaum unterscheiden, ob sie im echten oder simulierten elektromagnetischen Raum trainieren.»

### Miliz hat Schlüsselfunktion

Die Umschulung auf IFASS erfolgt in vier Schritten. Als erstes wird das Berufspersonal der Luftwaffe und der Führungsunterstützungsbasis (FUB), das unter anderem die fixen Standorte betreibt, geschult. In einem zweiten Schritt wird das Lehrpersonal der EKF Schule 64 in Jassbach und der Schule für Führungsunterstützung der Luftwaffe 95 (FULW S 95) in Dübendorf ausgebildet. Oberstleutnant im Generalstab Flück dazu:

«In unserem Ausbildungskonzept hat die Miliz einen hohen Stellenwert. Deshalb führen wir in einem dritten Schritt in Jassbach einen zentralen Kaderumschulungskurs durch. Daran nehmen Kader aus der Luftwaffen EKF Abteilung 3 und den vier Armee EKF Abteilungen der FUB teil.» Im vierten und letzten Schritt sind es dann die Milizkader, die ihre Truppenkörper selbständig ausbilden. Die EKF Schule 64 und die FULW S 95 unterstützen diese Kurse mit Berufspersonal vor Ort. «Wir haben bei der Rekrutierung ein hohes Anforderungsprofil. Viele unserer Offiziere verfügen über einen Hochschulabschluss in Bereichen wie Elektrotechnik, Mathematik oder Physik. Dieses zivile Know-how ist bei der Umschulung extrem wertvoll», erklärt Robert Flück. ■



Die Effektoren basieren auf dem Radschützenpanzer Piranha.



Zu Besuch im SPHAIR-Kurs der Piloten

# Der Traum vom Ballet am Himmel

**Der schweizerische Pilotennachwuchs durchläuft meist eine SPHAIR-Ausbildung – ob mit militärischen oder zivilen Absichten. Ein Besuch am Kursort Grenchen, wo sich Piloten aus beiden Lagern näher kommen und die meisten das erste Mal ein Flugzeug lenken.**

**Soldat Moritz Marthaler,**

Fachstab Kommunikation Luftwaffe

«Ready for take-off», funkt Roman Meier etwas zögerlich zum Tower und schielt auf seinen Fluglehrer Thomas Trüb. Dieser überlässt seinem Schüler die Kommunikation vor dem Start mit der Robin Dauphin. Selbstständig, und das so schnell wie möglich – so sollen die SPHAIR-Schüler in ihren ersten Flugstunden handeln. Das Instruktorenduo Thomas Trüb und Pascal Winkler blickt auf eine lange Erfahrung zurück. Pro Jahr führen sie bis zu sechs Kurse durch.

Eine Fliegerkarriere, die mit SPHAIR beginnt, muss nicht zwangsläufig bei der Luftwaffe enden. Ein gutes Beispiel ist unter anderem das ebenfalls in Grenchen stattfindende «Swiss Aviation Training» (SAT). Einige Piloten mit SPHAIR-Kurserfahrung absolvieren auch diese Ausbildung, die auf

dem Weg zum Linienspilot bei der Schweizer Airline obligatorisch ist. Auf dem Gelände in Grenchen sind SAT- und SPHAIR-Piloten sozusagen Nachbarn. Man lernt sich schnell kennen und verbringt auch mal eine Pause zusammen. Die SAT-Piloten sind meist erfahrener und haben zum Teil ebenfalls den militärisch ausgerichteten SPHAIR-Kurs absolviert. Sie geben ihre Erfahrungen gerne an die meist jüngeren SPHAIR-Teilnehmer weiter.

## Kein Ferienlager

Auch Roman Meier, der übrigens nach seiner anfänglichen Unsicherheit den Kurs mit Bravour gemeistert hat, hält sich verschiedene Möglichkeiten offen. Der 19-jährige Maturand aus Buchrain überlegt sich, ein technisches Studium zu beginnen. Vorherhand will er aber täglich fliegen. «Das ist halt einfach ein geiles Gefühl», sagt er.

Das Ziel nach dem Kurs ist die militärische Pilotentauglichkeit, die sich von der zivilen noch einmal etwas abhebt. Dafür ist Meier auch bereit, alles zu geben: «Obwohl die gute Stimmung und das schöne Flugwetter leicht zu Euphorie veranlassen können, es ist kein Ferienlager. Wir werden viel geprüft und bewusst Stress ausgesetzt.» Der Theorie-Unterricht bei Pascal Winkler und Thomas Trüb ist anspruchsvoll. In der Regel werden die Flüge einmal erklärt, danach müssen die Bewegungen am Steuerknüppel sitzen. Die Programme wechseln täglich, vornehmlich werden sogenannte Circuits geflogen. Dabei geht es um Wendemanöver, Sinkflug und vor allem darum, die Orientierung im Luftraum zu üben. Wie in keinem anderen Beruf sind für den Piloten fundierte geografische Kenntnisse wichtig.

Auch Dominic Tassile hat den Weg in Richtung militärisches Cockpit eingeschla-



*In einem ruhigen Moment während eines anspruchsvollen SPHAIR-Kurses: Instruktor Thomas Trüb, Roman Boller, Dominic Tassile, Ralf Rüthemann, Roman Meier, Instruktor Pascal Winkler und Michael Frey (von links).*

gen. Der 20-jährige Ipsacher kam durch seinen Vater, einen Privatpiloten, früh zur Fliegerei, und sie hat ihn nicht mehr losgelassen. Nach der Matur begann Tassile in Winterthur Aviatik zu studieren. Nun überlegt er sich eine militärische Pilotenkarriere zu starten, wobei ihm vor allem die dafür nötige Offiziersschule zu denken gibt. Seine RS hat er bereits als Durchdiener Hornet-Waffenwart in Payerne absolviert. Jetzt noch einmal als Aspirant in den militärischen Alltag einzusteigen, muss er sich gründlich überlegen: «Natürlich ist das auf die ganze Pilotenausbildung gesehen ein verschwindend kleiner Abschnitt, gewisse Überwindung würde mich das aber schon kosten.»

Was beim Screening noch nicht auffällt, wird im Kurs offensichtlich. Davon kann nach langer Erfahrung Fluglehrer Winkler erzählen: «Ich kann die Kandidaten bereits

nach wenigen Tagen in drei verschiedene Stufen einschätzen: Brillant, gut oder ungeeignet.» Trotzdem trägt er flugtechnische und persönliche Eigenschaften seiner Schützlinge in ein Computersystem ein, das ihm dann verrät, wer eventuell ein guter Militärpilot werden könnte. «Bei einem Kurs mit sechs Teilnehmern empfehle ich oft zwei, vielleicht drei als Militärpilot weiter. Meist können aber alle anderen eine zivile Luftfahrtkarriere ins Auge fassen», sagt Winkler, denn: «Völlig fluguntauglich ist selten jemand.»

#### «Nach einem Mal muss es sitzen»

Die militärische Eigenheit der SPHAIR-Ausbildung liegt in ihrer Kompaktheit. «Im Unterschied zur zivilen Schulung trainieren wir die verschiedenen Circuits nur einmal – und dann muss es sitzen», sagt Winkler und deutet so auch den elitären Zweck von SPHAIR an. Nach Feierabend, der je

nach Flugwetter ziemlich spät eingeläutet wird, brüten die Nachwuchspiloten meist noch individuell über den Büchern. Fürs Diplom am Ende des Kurses legt man sich ins Zeug. Da kommt eine Abwechslung sehr gelegen. Einmal ist es gar ein Besuch im Tower. Obwohl der Flugverkehr in Grenchen zahlenmässig eher bescheiden ist, vermögen Ausrüstung und Betrieb am wichtigsten Ort eines Flughafens trotzdem zu beeindruckern. Der Tower-Betriebschef verteilt munter Broschüren und hofft, einen der Piloten vielleicht zu einer Karriere am anderen Ende der Funkleitung ermuntern zu können. Doch die meisten haben ein festes Ziel vor Augen: Pilot einer Militärmaschine. Und der Eine oder Andere träumt nachts vielleicht sogar davon, bei der Patrouille Suisse zu fliegen. Einmal Bestandteil sein des Schweizer Nationalballets – jenes, das am Himmel tanzt, bei Tempo Tausend. ■



Fliegen nach Rezept: Dominic Tassile befindet sich auf einem Circuit-Flug.



Trockenübungen am Modell machen es später einfacher, sich in der Luft zu orientieren.

Bilder: Soldat Fabian Biasio



# Fliegen im Container

Die Ranger-Drohnen des Aufklärungsdrohnensystems 95 (ADS-95) mögen auf den ersten Blick wie Modellflugzeuge aussehen, doch der Eindruck täuscht: Es handelt sich um sehr anspruchsvolle Fluggeräte. Die Ausbildung der Piloten und Nutzlastoperateur stellt das Kommando Drohnen Schulen und Kurse 84 in Emmen sicher.



Hauptmann Philipp Merz (hinten) geht mit Fluglehrer Mario Iten die Checkliste durch.

**David Marquis**, Kommunikation Luftwaffe

Der Militärflugplatz liegt unter einer dünnen Schneedecke. Es ist bissig kalt und dichter Nebel schränkt die Sicht ein. An diesem unfreundlichen Januartag findet in Emmen kein Flugbetrieb statt. Doch etwas abseits der Piste ist eine Ranger-Drohne zu sehen, die auf ihrem Startkatapult auf den nächsten Einsatz zu warten scheint. In der Nähe steht ein feldgrauer Container, hinter dessen schwerer Metalltüre hochkonzentriert gearbeitet wird. Auf dem Platz des Nutzlastoperateurs sitzt Hauptmann Philipp Merz, rechts von ihm Fluglehrer Mario Iten. Punkt für Punkt geht Merz die Checkliste durch und bereitet die Drohne so für einen imaginären Einsatz vor. An diesem letzten Tag des Theorie-Umschulungskurses hat Hauptmann Merz die Gelegenheit, das Gelernte gleich am System umzusetzen. Während drei Tagen wurde ihm das Wissen vermittelt, das er als Nutzlastoperateur benötigt. Gewöhnlich dauert dieser Kurs ganze zwei Wochen, doch

Merz kann die Ausbildung abkürzen: «Ich war bisher Drohnenpilot. Deshalb verfüge ich bereits über die Systemkenntnisse und auch die Abläufe bei der Luftwaffe sind mir vertraut.»

## Nur Profis sitzen auf beiden Plätzen

Der Funktionswechsel des Hauptmanns hat berufliche Gründe. Er ist als ziviler Mitarbeiter des Luftwaffenstabes im Bereich Planungsprojekte-Versuche tätig und dort für die Drohnen zuständig: «Bei dieser Tätigkeit ist es für mich wichtig, dass ich das System

sowohl aus der Sicht des Piloten als auch aus jener des Nutzlastoperateurs kenne.» Trotz der neuen Herausforderung schwingt bei Merz etwas Bedauern mit: «Manchmal schiele ich schon auf den Pilotenplatz hinüber. In beiden Aufgaben tätig zu sein ist aber so anspruchsvoll, dass es von einem Milizler nicht bewältigt werden kann.» Dies bekräftigt auch Major Daniel Böhm, Cheffluglehrer ADS-95: «Polyvalent einsetzbar – als Pilot und als Nutzlastoperateur – ist bei uns nur das Berufspersonal. Selbst dort erfolgt die Ausbildung für die Zweitfunktion erst dann,

## Das Aufklärungsdrohnensystem 95 (ADS-95)

Die militärischen Aufträge des ADS-95 mit seinen Ranger-Flugzeugen sind die zeitverzugslose Nachrichtenbeschaffung bei Tag und Nacht, die optische Verifikation von Informationen aus anderen Nachrichtenquellen sowie die Unterstützung der Artillerie bei der Feuerleitung. Oft gelangen die Drohnen auch zugunsten ziviler Behörden zum Einsatz, etwa für das Grenzwachtkorps zur Überwachung der Landesgrenze, für die Polizei im Konferenzschutz, für die Feuerwehr nach Wald- und Flurbränden sowie für kantonale Krisenstäbe nach Naturkatastrophen. Dabei werden die Ranger, die eine Spannweite von 5,71 Meter haben, von einer Bodenkontrollstation aus geflogen. Sie bewegen sich nach Blindflugregeln (IFR) im Luftraum. Ihre ideale Einsatzhöhe liegt zwischen 1000 und 3000 Metern über Grund.

wenn man die erste perfekt beherrscht.» Als Fluglehrer sind auch die Profis jeweils nur auf einer der beiden Positionen tätig.

### Simulierte Probleme lösen

Mit dem Theorie-Umschulungskurs ist die Ausbildung zum Nutzlastoperateur längst nicht abgeschlossen. Bevor Merz die Funktion wahrnehmen kann, muss er noch den Praxis-Umschulungskurs absolvieren, der vier Wochen dauert und 30 bis 40 Flugstunden beinhaltet. Dieses Modul wird er trotz seiner Erfahrung als Pilot in voller Länge absolvieren müssen. Sowohl die Nutzlastoperateure als auch die Piloten bestreiten im Praxis-Umschulungskurs 15 Missionen mit jeweils steigender Komplexität. Dabei wird oft im Simulator geflogen. «Für die Piloten ist die Fehlerbehandlung nebst dem Start und der Landung die wichtigste Aufgabe. Diese können wir aber nicht live trainieren, der Simulator ist hingegen eine hervorragende Umgebung dafür», erklärt Cheffluglehrer Böhm.

Bei den Nutzlastoperateuren sei der Anteil des Live-Trainings dagegen grösser. An dieser Position ist die Herausforderung, möglichst gute Aufklärungsbilder zuhanden des Auftraggebers zu erzeugen. «Diese Arbeit hat etwas künstlerisches, man kann sie nur in einer Live-Umgebung wirklich erlernen», sagt Böhm.

### Hohe Anforderungen

Dass die Ausbildung zum Nutzlastoperateur oder zum Drohnenpiloten in einem sechswöchigen Umschulungskurs geschieht bedeutet nicht, dass die Tätigkeit nicht anspruchsvoll ist – auch wenn ein Jet- oder Helipilot eine mehrjährige Ausbildung absolvieren muss, bis er einsatzreif ist. «Viele unserer Milizpiloten, die zivil bei einer Fluggesellschaft Passagierjets fliegen, sagen, die Ranger-Drohne sei das komplexere System», so Major Böhm. Grund für die kurze Ausbildung seien die hohen Anforderungen, die an die Anwärter gestellt werden. Beim Umschulungskurs handelt es sich eigentlich nur noch um ein sogenanntes «Type Rating», also die Zulassung eines bereits brevetierten Piloten für

ein neues Flugzeug. Deshalb müssen die künftigen Drohnenpiloten eine Berufspilotenlizenz mit Instrumentenflugberechtigung (JAR-ATPL oder JAR-CPL/IR) mitbringen. Die Nutzlastoperateure müssen mindestens über eine Privatpilotenlizenz mit Sprechfunkausbildung (JAR-PPL mit Voice) verfügen. Zusätzlich sind eine Ausbildung zum Offizier und gute militärische Qualifikationen notwendig. Sind die Drohnenoperateure erst einmal ausgebildet, so gelten für sie die

selben Anforderungen wie für alle anderen Militärpiloten – sie müssen die fliegerischen und medizinischen Checks absolvieren und mindestens alle sechs Wochen Flugdienst leisten. Dieses regelmässige Training und die anspruchsvollen Ausbildung erlauben den Piloten und Nutzlastoperateuren hochwertige Aufklärungsbilder zuhanden ihrer Auftraggeber zu erzeugen – sei dies nun das Heer, das Grenzwachtkorps oder ein kantonales Polizeikorps. ■



Cheffluglehrer Major Daniel Böhm (rechts) und Hauptmann Philipp Merz bei der Ausbildung an der Ranger-Drohne.



Während ihrer Flüge über der Schweiz werden die Drohnen am Boden von einem Piloten und einem Nutzlastoperateur gesteuert.



# Feuerauslösung aus der Ferne



*Korpskommandant Markus Gygax (Mitte) löst das Flabfeuer per Mausclick persönlich aus.*

**Innovation ist nicht das offensichtliche Attribut der Armee. Nicht offensichtlich, weil die kleinen Schritte für die meisten AdAs wohl kaum erkennbar sind. Dies gilt insbesondere für die technologiegetriebene Fliegerabwehr. Umso spannender ist es, wenn ein Stück Zukunft vorgeführt wird. Der Flab Sensorverbund BODLUV 2010 ist Zukunft – und greift heute mit Erfolg.**

**Brigadier Marcel Amstutz**, Kdt LVb Flab 33 und  
**Sdt Matthias Koller**, Kommunikation LVb Flab 33

Eines kalten Morgens im Februar schallt um 9.31 Uhr einmal mehr dumpfes Grollen durch die Täler, die zu den Alpenpässen Grimsel, Nufenen und Furka führen. Es ist wie seit jeher auf dem Schiessplatz der mittleren Fliegerabwehr (M Flab) in Rekingen-Gluringen, wenn die Geschütze eine Salve Munition in Richtung Berg abfeuern. Und doch ist dieses Grollen eine Innovation, das Resultat eines Projektes, welches 2005 initiiert wurde und schrittweise ausgebaut wird. Heute sind drei Feuereinheiten vorhanden, bald werden es acht sein.

Das Feuer wurde per Mausclick freigegeben und ausgelöst. Genauer: Im Gegensatz zur üblichen Feuerauslösung durch den Unteroffizier im Feuerleitgerät erfolgte diese

zentral aus dem Kommandoposten. Und obwohl dieser Kommandoposten kaum 25 Meter vom Feuerleitgerät entfernt war, ist dieser Technologiesprung imposant. Denn durch die vertikale Vernetzung kann die

Feuerfreigabe und -Auslösung von überall her stattfinden – also auch aus der Einsatzzentrale der Luftwaffe.

Die vertikale Vernetzung beschränkt sich nicht nur auf die Feuerauslösung,

## Der Sensorverbund BODLUV 2010

Bisher verfügte der Lehrverband Fliegerabwehr 33 der Luftwaffe nur über Systeme für die Raumsicherung und den kriegerischen Konflikt, wo die Feuerauslösung auf der taktischen Stufe erfolgt. Ganz anders ist die Situation in der Existenzsicherung, beispielsweise beim Konferenzschutz. Dort entscheidet in der Regel der Chef VBS, ob ein Flugzeug, das sich in terroristischer Absicht nähert, abgeschossen werden soll. Der Lehrverband liess deshalb einige seiner Feuerleitgeräte für die 35-Millimeter-Kanonen so modifizieren, dass Feuerfreigabe und Feuerauslösung ferngesteuert aus der Einsatzzentrale Luftverteidigung erfolgen können. Somit wurde der Ablauf jenem des Waffeneinsatzes bei Kampffjets angepasst. Auch dort wird aufgrund der Entscheidung des Departementschefs der Feuerbefehl aus der Einsatzzentrale erteilt. Die Einsatzbereitschaft des Systems zeigte der Lehrverband Ende Februar anlässlich einer Schiessdemonstration in Rekingen-Gluringen. Dort konnten die Gäste, unter ihnen Korpskommandant Markus Gygax, Kommandant der Luftwaffe, das Feuer eigenhändig freigegeben. Das Knattern der Kanonen bewies jeweils umgehend und unüberhörbar die Funktionsfähigkeit des Systems. **dam**

sondern schafft zusätzliche Leistungen zur Generierung von Informationen. Denn die Augen der mittleren Fliegerabwehr sind insbesondere im Gebirge auch für das gesamte Luftlagebild von hoher Wichtigkeit: Durch sie wird eine fast lückenlose Überwachung möglich. Einschränkungen der fliegenden Komponente in grenznahen Einsätzen werden durch die Flab aufgefangen. Dies stellt einen bedeutsamen Gewinn für Entscheidungsträger dar. Es sind denn auch diese Vorteile, welche für eine grundsätzliche Vernetzung der Systeme der bodengestützten Luftverteidigung (BODLUV) sprechen.

Allerdings war für den Sensorverbund BODLUV 2010 die entfernte Schussauslösung der Hauptgrund, wie der technische Projektleiter, Oberst im Generalstab Michel Kenel, darlegt: «Das Projekt wurde initiiert, um der neuen Bedrohungslage nach den

Terroranschlägen vom 11. September 2001 gerecht zu werden. Das Ziel dabei ist, dass die Feuerauslösung koordiniert und durch eine Entscheidungsinstanz vorgenommen werden kann. Im Jahre 2004 erfolgten die ersten Versuche, Radar und Bild eines Feuerleitgeräts sowie eine Kanone an einer Übertragungseinheit anzuschliessen. Ende 2005 fand der offizielle Start des Projekts durch den damaligen Chef Einsatz Luftwaffe und heutigen Kommandanten Markus Gygax statt.»

**Und es funktioniert**

Nach fünf Jahren Projektarbeit war es am 24. Februar 2010 nun soweit: Der Sensorverbund wurde mit der Truppe getestet und ausgewählten Gästen wurde die Fähigkeit «Objektschutz mit Wirkung im Luftraum über alle Lagen» präsentiert. Die erfolgrei-

che Feuerauslösung qualifiziert aber nicht nur das System, sondern auch die Truppe: Denn jegliche Innovation bedingt erneute Ausbildung, damit ein solches System miliztauglich bleibt. Dies ist mitunter ein Grund für die konstanten Aufwertung der Systeme in kleinen, arbeitsaufwendigen und oft kaum sichtbaren Schritten. Dass die Truppe bloss zwei Tage technischen Dienst sowie einen Tag Richttest benötigte, um mit dem neuen System vertraut zu werden, überzeugte die Projektverantwortlichen wie auch das Berufspersonal gleichermaßen. «Wir bleiben miliztauglich», unterstrich Brigadier Marcel Amstutz, Kommandant Lehrverband Flab 33: «Wir müssen uns bewusst sein, dass der Tatbeweis nur über Echtheitsätze und Volltruppenübungen führt. Lippenbekenntnisse reichen nicht. Deshalb hat dieses Schiessen diese hohe Wichtigkeit.» ■



Ein Soldat der Kommunikationsgruppe Lehrverband Flab 33 im Gespräch mit Markus Gygax, Kommandant Luftwaffe.



Michel Kenel, Projektoffizier Sensorverbund BODLUV.

Bilder: Soldat Boris Baldinger



# Miliz und Profis geben sich die Hand

**Drei Waffensysteme, 160 Feereinheiten, hoher Technologiegrad, ein vielfältiges Einsatzspektrum und ein Stab, in dem Berufsmilitärs und Milizkader zusammenarbeiten. Attribute, die den Lehrverband Flab 33 auszeichnen. Eine Ausgangslage, die so in der Schweizer Armee einmalig ist.**

**Brigadier Marcel Amstutz**, Kdt LVb Flab 33 und  
**Kpl David Eichler**, Kommunikation, LVb Flab 33

Wer einen Sachverhalt verstehen will, muss manchmal einen Schritt zurückgehen, um den Blick auf das Ganze zu haben und im Detail dann die richtigen Entscheidungen treffen zu können. Der Lehrverband Flab 33 (LVb Flab 33) tut dies, indem er einen Milizstab betreibt.

Der Milizstab fungiert als Think Tank des Kommandanten und besteht zum einen aus wenigen Berufskadern und zum grossen Teil aus Angehörigen der Miliz. Darin sieht der Kommandant des Lehrverbandes, Brigadier Marcel Amstutz, den grossen Nutzen. Die Miliz bestehe aus Kadern und Spezialisten aus der Schweizer Wirtschaft und Verwaltung, die eine Aussensicht der Flab in den Stab einbringen können. Ausserdem wirke jeder Flab-Soldat als Botschafter der Fliegerabwehr im beruflichen, gesellschaft-

lichen und politischen Umfeld. Eine Art «Militärdiplomatie», die keine zusätzliche Kosten generiert, aber zielgerichtet eingesetzt werden kann – und wird.

## Schlanke Strukturen

Wer gut sein will muss üben. Dies ist in der Armee nicht anders als im Sport oder in der Musik. Die Flab trainiert und stellt ihre Grundbereitschaft in Volltruppenübungen unter Beweis. Der Milizstab des Lehrverbandes Flab 33 bereitet die Übungen vor und wirkt in der Durchführung als Teil der Übungsleitung mit. Dass der Stab gute Arbeit leistet, steht für Amstutz ausser Frage. Es werden Fachdienstkurse sichergestellt, die jährlich alternierend zentral oder dezentral durchgeführt werden. Im Rahmen der militärischen Vorschriften werden Beiträge für die Reglemente der bodengestützten Luftverteidigung (BODLUV) und Dokumentationen erstellt. Generalstabs-Offiziers-

Anwärter und Kommandanten-Anwärter werden während ihres WKs inspiziert. Der Milizstab bereitet diese Inspektionsprogramme mit deren Inhalten – beispielsweise Entschlussfassungsübungen – vollständig vor. Für die Übungsleitung BODLUV bei der Luftwaffen-Übung STABANTE 2011 und für die Projektmitarbeit im Rahmen der Armeee-Übung STABILO 2 im Jahr 2012 werden Milizoffiziere aus dem Stab LVb Flab 33 zur Verfügung gestellt. Für die meisten jungen Generalstabs-Offiziere sind diese grossen Übungen neue und interessante Erfahrungen, zumal die letzte Luftwaffenübung Jahre zurückliegt.

## Nischenprodukt für die ganze Armee

Einen erfreulichen Beitrag für die Armee konnte der Milizstab im Bereich der Kaderentwicklung leisten. Um die besten Offiziere zu gewinnen, sind zielgerichtete Auswahlverfahren entscheidend wichtige



Der beübte Kommandant der Flab-Kampfgruppe (Mitte) bespricht mit dem SI die Traktandenliste des Kernrapportes.

Hilfsmittel. Das ursprüngliche Assessment für Generalstabs-Offiziere des Lehrverbands Flab 33, welches bis 2009 jährlich in einem Stabskurs durchgeführt wurde, wird seit diesem Jahr – zwar in etwas abgeschwächter Form – auf Stufe Armee angewendet. Der Stab ist stolz darauf und verfolgt die Weiterentwicklung aufmerksam mit.

### Zwischenziel in der Milizkarriere

Mit der Umsetzung des Entwicklungsschrittes 08/11 wurde der Stab per 2009 personell stark verkleinert. Gemäss Brigadier Amstutz habe der junge, schlankere Milizstab in den Stabskursen 2009 die Qualität erhalten, den Zusammenhalt und die Kultur der Flab gestärkt und die Flexibilität, neue Aufgaben und Herausforderungen zu übernehmen erhöht. In den drei Stabskursen 2010 geht es darum, unter dem Motto «Vorwärts mit TRIO» diese Verbesserungen zu festigen. Der Milizstab ist mit den Truppenkom-

mandanten der entscheidende Pulsmesser des Kommandanten Lehrverband. Wer im Stab arbeitet, kennt die Probleme der Truppe in der Ausbildung und im Einsatz. Zudem sollen sich Offiziere im Stab einbringen können und Erfahrungen sammeln, um sie danach im Verlauf ihrer weiteren Karriere an der Front – sei es in einer Flab-Abteilung, in einer Flab-Kampfgruppe oder als Chef Flab in einem Grossen Verband der Luftwaffe oder des Heeres – wieder zielgerichtet einsetzen zu können.

Der Milizstab ist kein Zwischenlager für gestandene und erfahrene Offiziere. Nein. Der Stab wird gefordert. Eine Funktion im Milizstab des Lehrverbands Flab 33 ist ein

#### Der Lehrverband Flab 33 im Jahr 2010

- Vorwärts mit TRIO
- Flab aus einer Hand
- Ohne Miliz keine Flab

Zwischenziel in der Karriere eines Offiziers der Fliegerabwehr.

### Hirnschmalz konkret

Im Moment arbeitet der Milizstab an der Planung der Volltruppenübung CHESSE 2011 sowie an den Vorbereitungen für die Fachdienstkurse der Führungsgrundgebiete (FGG). Dabei bereitet beispielsweise der Chef FGG 2 die Ausbildung für seine Nachrichtenoffiziere in den Abteilungen und Kampfgruppen vor. Die Flab feiert im Jahr 2011 ihr 75-jähriges Bestehen. Die Projektleitung obliegt dem Kdt Stv LVb Flab 33, Oberstleutnant im Generalstab Valentin Gerig – ein Milizoffizier. Dabei gehen Themen wie die Personalgewinnung oder das Assessment-Center für angehende Generalstabsoffiziere jedoch keinesfalls verloren. Der Milizstab hat einiges zu tun und nimmt die Herausforderungen in den Stabskursen und nach Bedarf auch ausserdienstlich in Angriff. ■



Erläuterungen während des Kernrapports.



Ein Teilstab während des Aktionsplanungsprozesses.

Bilder: Oberstleutnant im Generalstab Herbert Urban



# System für die Gameboy-Generation

«Objekt einfliegend. Einsatz optisch, Feuer!» Andri Gaudenz gibt das Kommando. Der 20-jährige Offiziersanwärter sitzt am Simulator des Waffensystems Rapier im Ausbildungszentrum in Emmen. Sein Kollege Ivo Lang (24) hat sich hinters Richtgerät gesetzt und führt die Anweisungen von Gaudenz aus. Er beobachtet das einfliegende Flugzeug, führt den Steuerknüppel so, dass das Ziel zum Abschuss avisiert wird. Mit dem Kommando «Feuer» wird die Lenkwaffe ausgelöst. Erfolgreich gelöst ist die Aufgabe, wenn das Flugzeug vom Radarschirm verschwindet.



Stabsadjutant Marcel Stauffer zeigt die Lenkwaffen des Systems Rapier.

**Soldat Christian Bertschi,**  
Fachstab Kommunikation Luftwaffe

Was aussieht wie ein überdimensioniertes Videogame, ist ein knallhartes Training in der militärischen Ausbildung. Rapier ist ein Fliegerabwehr-Lenkstoffsystem, das in der Schweizer Armee im Jahr 1985 eingeführt wurde. Das System besteht aus einem Lenkwaffenwerfer, einem Folgeradar, einem Richt- und einem Bedienungsgerät. Es kann in kleinen Einheiten bedient werden. Eine sogenannte Feuereinheit besteht in der Regel aus drei Unteroffizieren und zehn Soldaten, die mit drei Duros und zwei Puch-Fahrzeugen sowie mit Anhängern ausrücken. Eine Feuereinheit nimmt insgesamt 18 Lenkwaffen mit. Kostenpunkt für das Material einer

solchen Feuereinheit: Rund acht Millionen Franken.

## Alarmtöne piepsen

Im Schulungsraum in Emmen piepsen verschiedene Alarmtöne. Stabsadjutant Marcel Stauffer, der auf dem Waffenplatz Emmen für das Rapier-System verantwortlich ist, erklärt: «Das System hat fünf Warntöne. Erkennt das System einen eigenen Flieger, wird dies akustisch vermittelt und bedeutet für uns, dass wir das Ziel nicht weiter verfolgen beziehungsweise keine Lenkwaffe abschiessen dürfen.» Auf dem Bildschirm erscheint ein neues Flugobjekt. Das Alarmsignal verändert sich. «Jetzt hat der Folgeradar das Ziel erfasst und teilt uns mit, dass wir einen Einsatz mit dem Radar durchführen

können», sagt Stauffer. Andri Gaudenz, der noch immer am Bedienungsgerät sitzt, kommentiert seine nächsten Schritte: «Einsatz Radar. Feuer!»

## Verantwortungsbewusst

Nicholas Rafferty (21) beobachtet, wie Gaudenz und Lang am Simulator trainieren. «Wichtig ist, dass wir die Abläufe und den klaren Sprechverkehr immer wieder üben», sagt der angehende Zugführer. Natürlich mache die Ausbildung am Joystick auch einen gewissen Spass, aber «das hier ist kein Computerspiel, es gibt keinen Restart.» Rafferty spricht auch von der Verantwortung für das als geheim klassifizierte Waffensystem. «Mit dem teuren System müssen wir sorgsam umgehen, es erträgt keine Fehler.»

Auch für Andri Gaudenz ist die Ausbildung am Rapiersystem kein Spiel. «Die Rekruten müssen lernen, womit sie hantieren. Im Ernstfall haben wir die Verantwortung, das Überleben zu sichern.»

Stabsadjutant Marcel Stauffer hört solche Worte gerne. Denn auch er hat gemerkt: «Die Gameboy-Generation geht einfacher mit diesem System um. Dabei geht es in dieser Ausbildung nicht ums Gamen, sondern um die Einsatzdoktrin. Das Arbeiten an diesem System ist Konzentration pur.»

### 250 Stunden Ausbildung

Im Ausbildungszentrum des Rapiersystems, etwas weg von der Kaserne Emmen in wunderbar beruhigender grüner Landschaft gelegen, sind mehrere Räume mit solchen Simulationsgeräten eingerichtet. In kleinen Gruppen, manchmal sogar in Einzelschulung, werden die Rekruten von ihren Vorgesetzten auf dem Waffensystem unterrichtet. Bevor es aber an die Simulationsgeräte geht, lernen die Rekruten die Flugzeugerkennung, die Manipulationen am Waffensystem in der

Theorie und die Tätigkeiten als Richtschütze. 250 Stunden lang dauert die Fachgrundausbildung für die Rekruten. Davon entfallen 120 Stunden Ausbildung auf das Waffensystem, 70 Stunden auf Simulation und Richtschützensausbildung und 60 Stunden auf die Übermittlungsausbildung. «Irgendwann haben die Soldaten das theoretische Wissen. Dann geht es nur noch über viel Training», sagt Stabsadjutant Marcel Stauffer. Ein Vorteil für die Auszubildenden sei, dass für das ganze Waffensystem nur wenige Soldaten in der Schweiz zum Einsatz kommen. «So kennt jeder jeden ziemlich genau.»

Erst nach viel Training auf dem Simulator in Emmen gehts für die Rekruten mit dem Rapier ins Feld. Im Untergeschoss des Ausbildungsgebäudes werden dann die Lenk Waffen und Radargeräte auf die Fahrzeuge gepackt. In der Schweiz sind gut 1000 Stellen bekannt, die sich fürs Rapiersystem eignen. Für den rückwärtigen Raum braucht es in der Nähe einer solchen Stellung ein Gebäude, einen Schuppen oder – im Notfall – einen Ort zum Biwakieren. So sind die

Soldaten nahe an ihren Geräten und sofort einsatzbereit. Die Lenk Waffen können bei jedem Wetter abgefeuert werden, sie haben eine Reichweite von sieben Kilometern und düsen den feindlichen Flugzeugen mit einer Geschwindigkeit von rund Mach 2 hinterher. Wird das Ziel nicht getroffen, explodiert die Lenk Waffe selbst – und kann ein Flugzeug dann mit der Splitterwirkung vernichten.

### Scharfer Schuss im Ausland

Eingesetzt wird das Rapier-System für die Luftraumüberwachung zugunsten Luftwaffe oder Heer. Für einen Ernstfall ist das Rapiersystem in der Schweiz bisher noch nicht verwendet worden. Dank dem technischen Überwachungsschiessen, welches periodisch auf den britischen Hebriden-Inseln durchgeführt wird, kommen ausgewählte Schweizer Soldaten dann und wann in den Genuss eines Liveschusses. «In diesen Übungen trainieren wir aber auch taktische Elemente. Deshalb nehmen wir auch Milizleute mit zu solchen speziellen Ausbildungen», erklärt Stabsadjutant Marcel Stauffer. ■



Stabsadjutant Marcel Stauffer erläutert die Funktionsweise des Folgeradars.



So wird ausgebildet: Ivo Lang (links) bedient das Richtgerät, Andri Gaudenz (rechts) das Radar. In der Mitte überwacht Nicholas Rafferty die Simulationen.



# Agenda

18.-19. Juni	<b>Symposium HKA</b> «Weitermachen – Weiterkommen» <a href="http://www.armee.ch/hka">www.armee.ch/hka</a>	Luzern, AAL
19. Juni	<b>Schweizer Meisterschaft Fallschirm</b> mit PC-7 TEAM, Super Puma Display und Paras <a href="http://www.fallschirmspringen.ch">www.fallschirmspringen.ch</a>	Biel-Kappelen
26. Juni	<b>Schweizer Meisterschaft Helikopter</b> mit Patrouille Suisse, PC-7 TEAM, Super Puma Display und Paras <a href="http://www.swissheli.ch">www.swissheli.ch</a>	Grenchen
26. Juni	<b>Schweizer Meisterschaft Motorkunstflug</b> mit Patrouille Suisse, PC-7 TEAM und Super Puma Display <a href="http://www.mfvs.ch">www.mfvs.ch</a>	Schupfart
3. Juli	<b>«Züri-Fäscht»</b> mit Patrouille Suisse, PC-7 TEAM und Super Puma Display <a href="http://www.zuerifaescht.ch">www.zuerifaescht.ch</a>	Zürich
14. Juli	<b>Arbeitgebertag an der Zentralschule (ZS)</b> Präsentation, Besuch in einem Lehrgang und Podium <a href="http://www.armee.ch/zs">www.armee.ch/zs</a>	Luzern
15.-25. Juli	<b>CISM-Weltmeisterschaften im Fallschirmspringen</b> mit PC-7 TEAM (16. Juli) <a href="http://www.cism10.ch">www.cism10.ch</a>	Buochs
24. Juli	<b>100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz</b> mit allen Vorführteams der Luftwaffe <a href="http://www.emmen2010.ch">www.emmen2010.ch</a>	Emmen
20. August	<b>Eidgenössisches Schwing- und Älplerfest</b> mit der Patrouille Suisse <a href="http://www.frauenfeld2010.ch">www.frauenfeld2010.ch</a>	Frauenfeld
27. August	<b>Sommer-Armeemeisterschaften</b> <a href="http://www.armeewettkaempfe.ch">www.armeewettkaempfe.ch</a>	Wangen a. A.
4. September	<b>Un secolo di aviazione</b> mit Patrouille Suisse, PC-7 TEAM, Super Puma Display und Paras <a href="http://www.100jahreluftfahrt.ch">www.100jahreluftfahrt.ch</a>	Bellinzona
24-25. September	<b>CentenAir 1910–2010</b> mit PC-7 TEAM, F/A-18 Display und Super Puma Display <a href="http://www.clindailes.ch">www.clindailes.ch</a>	Payerne
13.-14. Oktober	<b>Fliegerschiessen Axalp</b> mit Patrouille Suisse, F/A-18 Display, Super Puma Display und Paras <a href="http://www.luftwaffe.ch">www.luftwaffe.ch</a>	Axalp

Diese Agenda stellt eine Auswahl dar. Eine laufend aktualisierte und komplette Liste der Flugvorführungen der Schweizer Luftwaffe ist im Internet unter der Adresse [www.armee.ch/airshows](http://www.armee.ch/airshows) zu finden.