

1 / 09

Nachtflug in Norwegen

Suchen und Retten 8

Super Puma mit Wärmebildkamera

Schwerelose Gefahr 10

Luftwaffe unterstützt Forschungsprojekt

Offiziere aus aller Welt 14

Führungsausbildung in Dübendorf



Die Miliz im wirtschaftlichen Aktivdienst

Liebe Leserinnen

Liebe Leser

Wenn Sie diese Zeitschrift in Ihrem Briefkasten vorgefunden haben, dann sind Sie mit höchster Wahrscheinlichkeit als Milizangehöriger in der Luftwaffe eingeteilt. Die Flieger und die Fliegerabwehr nehmen mit ihren technologisch hochstehenden Systemen innerhalb der Armee eine gewisse Sonderstellung ein. Ohne Berufspersonal ist ein Einsatz undenkbar. Als Beispiel sei unser Kampfflugzeug F/A-18 Hornet genannt. Dieser Umstand darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Miliz die Basis der Luftwaffe war, ist und bleiben wird.

Wir sind auf verschiedensten Ebenen auf Sie angewiesen! In einer hochtechnisierten Truppe wie der Luftwaffe ist das berufliche Know-how der Soldaten, Unteroffiziere und Offiziere der Miliz von unschätzbarem Wert. Zwar kann unser Berufspersonal eine F/A-18 Hornet oder einen Super Puma flugfähig machen. In einer besonderen Lage einen 24-stündigen Flugbetrieb über Tage oder Wochen hinweg sicherzustellen ist aber eine Leistung, welche nur die Miliz erbringen kann. Noch deutlicher wird dies beim Einsatz von Systemen in den Bereichen Fliegerabwehr und Führungsunterstützung: Hier sind selbst kurze Einsätze nur mit und dank der Miliz möglich.

Ihnen, liebe «Milizler», gebührt unser grosser Dank! Sie haben den jüngsten Einsätzen der Luftwaffe – ich denke an EURO 08 oder WEF 09 – zum Erfolg verholpen. Das, obwohl aufgrund der herrschenden Wirtschaftslage viele von Ihnen im «wirtschaftlichen Aktivdienst» stehen dürften. Die Finanzkrise fordert die Unternehmen und die Firmenangehörigen aller Stufen, letztlich also auch unsere Miliz. Umso bemerkenswerter ist es, dass Sie auch in solchen Zeiten Ihr Wissen und Können der Armee, verbunden mit viel Engagement, zur Verfügung stellen oder als Unteroffizier oder Offizier neben ihrer beruflichen Belastung gar Kaderfunktionen übernehmen. Die Luftwaffe braucht Ihr berufliches Know-how, Ihre Denkanstösse, aber auch Ihre kulturelle und sprachliche Vielfalt. Diese Faktoren verhelfen uns in ihrer Summe zum Erfolg. Ich freue mich und danke Ihnen, dass ich auf Sie zählen darf!

Korpskommandant Markus Gygax, Kommandant Luftwaffe



Inhalt

- 6 Zu viert in den virtuellen Himmel steigen**
Neuer F/A-18-Simulator in Payerne ist im Betrieb
- 7 Neuer Helikopter ist äusserst zuverlässig**
Mechaniker zeigen sich mit dem EC635 zufrieden
- 8 «Nachts sehen wir am meisten»**
Suchen und retten mit Super Puma und Wärmebildkamera
- 10 Schwerelose Gefahr für das Immunsystem**
Die Luftwaffe unterstützt ein Forschungsprojekt
- 12 Einsatzraum «Ganze Schweiz»**
Unterwegs mit der Mobilen Luftwaffen Radarabteilung 2
- 16 Offiziere aus aller Welt in Dübendorf**
Internationale Führungsausbildung für Milizkader
- 20 Gewaltiges Potenzial vorhanden**
Beförderungsfeier der Uem/FU Schule 62
- 22 Der Auftrag steht im Zentrum**
Besuch beim Kdt Stv Lehrverband FU 30
- 23 Etwas mehr Schweizer sein**
Brevetierung der Fallschirmaufklärer
- 32 Agenda**

Impressum

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

Nächste Ausgabe:

2/2009 Redaktionsschluss: 15.10.2009
Erscheint am: 30.11.2009

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: Übersetzungsdienst 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

Eine F/A-18 Hornet der Schweizer Luftwaffe wird während der Kampagne «Nightway» in Norwegen nachts in einem Schneesturm für den nächsten Trainingsflug vorbereitet.
(Bild: David Marquis)



- 4 Mit der Hornet in Kälte und Dunkelheit**
Piloten der Schweizer Luftwaffe trainierten im Rahmen der Kampagne «Nightway» in Norwegen den Nachtflug



- 24 Hochgenuss im freien Fall**
Die SPHAIR-Kurse stehen am Anfang der Karriere eines Fallschirmaufklärers



- 27 Fliegerabwehr aus einer Hand**
Einblick in die Grund- und Weiterausbildung im Lehrverband Fliegerabwehr 33

Kampagne «Nightway» in Norwegen

Mit der Hornet durch Schnee, Wind und Dunkelheit



«Nightway» bedeutet Flugbetrieb im Dunkeln bei Kälte, Schnee und Regen.

Mit sieben F/A-18 Hornet hat die Schweizer Luftwaffe zwischen dem 12. November und dem 5. Dezember 2008 im norwegischen Ørland Nacht-, Tief- und Überschallflüge trainiert. Piloten aller drei Berufs-Jetstaffeln haben von den guten Trainingsbedingungen im hohen Norden profitiert.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

Schon kurz nach 15 Uhr wird es dunkler und dunkler. Die Winternächte in Norwegen beginnen früh und enden spät. In der Kantine sind Vitaminpräparate erhältlich, um den Mangel an Sonnenlicht auszugleichen. Auch die klimatischen Bedingungen sind garstig: Ein eisiger Wind bläst und es ist oft schwer auszumachen, ob einem Regen oder Schnee ins Gesicht peitscht. Die Schweizer F/A-18 stehen bei diesen Verhältnissen ungeschützt im Freien. Lediglich für Reparaturen können die Flugzeuge in einen Hangar gebracht werden. Das Mechaniker-Team und das Sicherheitspersonal – 81 Personen in zwei Ablösungen, hauptsächlich vom Flugplatz Sion, unterstützt durch die Flugplätze Pay-

erne und Meiringen – arbeitet in dicken Winterjacken. Zwischen den Jets sind auf der Flightline Autos abgestellt, in denen sich die Mechaniker ab und zu etwas aufwärmen können.

«Möglichkeiten, die wir in der Schweiz nicht kennen»

Trotz aller Unbilden wäre es falsch, von schlechten Bedingungen zu sprechen. Oberstleutnant im Generalstab Michael Leuthold, Kommandant des Fliegergeschwaders 11 und der Kampagne «Nightway», ist voll des Lobes für die Bedingungen in Ørland, wo die Schweizer Luftwaffe seit 1998 regelmässig trainiert: «Hier sind Übungen über eine Distanz von maximal 700 Kilometern möglich. Die Trainingsräume sind grösser

als die Schweiz. Ab einer Höhe von 4500 Meter über Meer kann im Überschallbereich geflogen werden.» Angetan von den Möglichkeiten der norwegischen Trainingsräume zeigt sich auch Hauptmann Marc Zimmerli, Pilot in der Fliegerstaffel 18: «Für unser Luftkampftraining ist es sehr wertvoll, dass wir hier so tief fliegen können. Die geringen Höhen ermöglichen uns, die Hornet in einem Leistungsbereich zu fliegen, den wir in der Schweiz nie erreichen. Auch die Grösse der Arbeitsräume bietet uns Möglichkeiten, die wir in der Schweiz nicht kennen. Wir können beispielsweise beim Training mit Radarlenk Waffen davon profitieren.» Nicht zuletzt, so Zimmerli, könne man bei der lange anhaltenden Dunkelheit den Nachtflug – auch mit Nachtsichtgeräten (Night Vision Goggles, NVG) – ausgiebig trainieren.

Ausgedehnter Nachtflug

Das Nachtflugtraining ist dann auch einer der Hauptgründe dafür, dass die Schweizer Luftwaffe mit 35 Piloten aus allen drei

Hornet-Staffeln – dies sind die in Meiringen beheimatete Fliegerstaffel 11 sowie die in Payerne ansässigen Fliegerstaffeln 17 und 18 – für vier Wochen in den hohen Norden gereist ist.

Oberstleutnant im Generalstab Leuthold erklärt: «Wenn es das Wetter zulässt, fliegen wir pro Tag drei Wellen mit je sechs Flugzeugen, zwei davon in der Dunkelheit.» Diese grosse Anzahl von Nachtflügen – in der Schweiz kann der Nachflug nur im Winter und selbst dann nur an einem Tag pro Woche während vier Stunden trainiert werden – nutze man sowohl für die Grund- als auch für die Weiterausbildung im Nachtflug. Somit erreiche man einen Ausbildungsstand, der alleine mit Flügen in der Schweiz nicht möglich wäre. Trainiert wird mit und ohne NVG. «Das Programm umfasst Luftkämpfe einer gegen einen und zwei gegen zwei, aber auch Nacht-Identifikationen», so der Kampagnenkommandant.

Auf den Notfall vorbereitet

Die ungewohnten äusseren Bedingungen bringen aber auch den Piloten nicht nur Vorteile. So ist die ursprünglich von deutschen Truppen im Zweiten Weltkrieg erbaute Piste nicht nach der vorherrschenden Windrichtung ausgerichtet. «Manchmal haben wir Seitenwinde von mehr als 30 Knoten, dann können wir nicht mehr fliegen.» Etwa ein Viertel der geplanten Flüge musste wegen des Wetters abgesagt werden: «Das ist hier in dieser Jahreszeit nicht ungewöhnlich und war somit zu erwarten. Da wir uns darauf eingestellt hatten, konnten wir trotzdem alle Trainingsziele erreichen.»

Das harte norwegische Klima wäre auch bei einem Unfall eine grosse Herausforderung. Geflogen wird weitgehend über dem Meer. Somit müssen die Piloten damit rechnen, dass sie nach einem Unfall ins eisig kalte Wasser stürzen. Deshalb müssen alle an der Kampagne teilnehmenden Piloten vorgängig im Neuenburgersee bei Dunkelheit ein Überlebenstraining absolvieren. Dabei lernen sie, sich mit dem kleinen Schlauchboot, das sich im Schleudersitz der Hornets befindet, zu retten und dort in relativer Sicherheit auf das Eintreffen eines Helikopters zu warten. «Die norwegischen Rettungsteams fliegen selbst noch bei Bedingungen, bei denen wir mit den F/A-18 am Boden bleiben. Ein Rettungshelikopter steht an 365 Tagen im Jahr während 24 Stunden bereit und kann innert 15 Minuten starten », so Leuthold. ■



Oberstleutnant im Generalstab Michael Leuthold (rechts) beim Briefing mit Piloten aus seinem Geschwader.



Schweizer F/A-18 werden im Scheinwerferlicht für den nächsten Flug vorbereitet.



Die Mechaniker hatten beim Bereitstellen der Jets mit widrigem Wetter zu kämpfen.



Selbst am Tag ist das Wetter in Ørland düster.

Bilder: dam.

Zu viert in den virtuellen Himmel steigen

Wer gegenwärtig das Simulator-Gebäude auf dem Militärflugplatz Payerne betritt, erblickt als erstes eine überdimensionierte Box aus Spanplatten. Auf den zweiten Blick erkennt man, dass diese «Kiste» gut gesichert ist. Mit Grund: Sie beherbergt den ersten Swiss Hornet Tactical Simulator (SHOTS) – den neuen Simulator für die Schweizer F/A-18 Hornet.

Sein Vorgänger, ein Simulator, der seit 1997 im Einsatz stand, genügte den Anforderungen nicht mehr: Einerseits entsprach er den

aktuellen, mit dem «Upgrade 21» modernisierten Hornet nicht mehr, andererseits waren Ersatzteile kaum noch erhältlich. Deshalb wurde der alte Simulator Ende Januar 2009 nach 12 Jahren und 19000 Betriebsstunden in den Ruhestand versetzt.

Der erste SHOTS, jener in der Kiste, durchlief im Januar die Abnahmetests und ist nun bereits operationell. Derzeit wird der alte Simulator, der sich in einem markanten zylindrischen Bau befindet, demontiert. Es folgen der Umbau des Zylinders und der Einbau von

drei weiteren SHOTS. Zu guter Letzt wird der SHOTS aus der Kiste in den zylindrischen Bau verlegt.

Dies wird einen grossen Schritt für die Ausbildung der Piloten bedeuten. Statt nur einem werden vier Simulatoren zur Verfügung stehen, die der aktuellen Konfiguration der F/A-18 – mit Helmvisier und moderner Cockpit-Elektronik – entsprechen. Der grösste Fortschritt wird im taktischen Bereich erreicht: Die vier SHOTS können so miteinander verbunden werden, dass ab April 2010 vier Piloten gemeinsam ein taktisches Training absolvieren können. **dam**

Der SHOTS kann ganz Europa grafisch darstellen. Für die Schweiz sind hochauflösende Daten vorhanden.



Bild: dam.

Vor 10 Jahren begann die Operation ALBA

Dank Flexibilität zum Erfolg

Vor zehn Jahren, am Dienstag, 6. April 1999, startete der Super Puma T-312 im italienischen Brindisi zu seinem Flug nach Tirana in Albanien. Damit begann für die Luftwaffe eine neue Ära, jene der humanitären Missionen im Ausland. Die Luftwaffe hatte die Operation ALBA, in der drei Super Puma zum Einsatz kommen sollten, so kurzfristig geplant, dass das Okay des Bundesrates beim Abflug des T-312 noch nicht vorlag. Man entschied sich deshalb, mit dem ersten Helikopter bereits nach Brindisi zu fliegen und dort die politische Entscheidung abzuwarten. Als das «Go» aus Bern eintraf war es bereits Abend und der Luftraum über der Adria wäre für den Überflug eigentlich nicht mehr zur Verfügung gestanden.

Berufsmilitärpilot Mariano Spada erinnert sich: «Die Italiener haben den Überflug dann doch noch bewilligt. Ich konnte die Angelegenheit dank meiner italienischen Muttersprache Face to Face regeln.» Die Italiener hätten sich flexibel gezeigt und die Flexibilität – vom Bundesrat bis zum Mechaniker – sei der Schlüssel für das Gelingen der gesamten Operation ALBA gewesen. Rückblickend, so Spada, sei ALBA ein Meilenstein für die Luftwaffe gewesen, denn diese

Operation habe den Weg für die Missionen im Kosovo (KFOR – Kosovo Force), in Bosnien (EUFOR – European Union Force) und in Sumatra (SUMA) geebnet. Im Kosovo und in Bosnien stehen heute noch je zwei Helikopter der Schweizer Luftwaffe im Einsatz. Bernhard Müller, damals Chef Ressort Lufttransport und heute als Divisionär Chef Einsatz Luftwaffe, bezeichnet die Operation ALBA als Pionierleistung. Müller erinnert sich daran, dass er zehn Tage vor Beginn an einem Rapport den Referenten des Chef VBS zu Gast hatte: «Er hat uns gesagt, wir hätten in Zukunft mit unseren Helikoptern Einsätze im Ausland zu leisten. Bis es so weit sei, würden aber

sicher noch zehn Jahre vergehen.» Die Operation ALBA dauerte bis zum 24. Juli 1999. In dieser Zeit waren in mehreren Ablösungen insgesamt 136 Personen in Albanien. Sie stellten 725 Helikopter-Einsätze zugunsten des UNHCR, des UNO Hochkommissariats für Flüchtlinge, sicher, bei denen 878 Tonnen Hilfsgüter wie Nahrung, Medikamente oder Wolldecken in die Flüchtlingslager an der Kosovo-albanischen Grenze transportiert wurden. Auf den Rückflügen wurden 348 Verletzte evakuiert. **dam**



Die drei Super Pumas in Albanien erhielten eine UNHCR-Beschriftung.

Bild: ZEM

Der Eurocopter EC635 aus Sicht des Bodenpersonals

Neuer Helikopter ist äusserst zuverlässig

Die Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe werden meist erst nach Jahrzehnten ersetzt. So sind die Alouette III, die jetzt durch den Eurocopter EC635 abgelöst werden, seit 45 Jahren am Schweizer Himmel zu sehen. Umso spezieller ist die Einführung des neuen Helikopters für Luftfahrzeugkontrolleur und Loadmaster Beat Risi und Luftfahrzeugmechaniker Josef Stocker.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe



Beat Risi (links) und Josef Stocker werfen einen Blick ins Bordbuch eines EC635.

«Nach 20 Jahren auf den Militärflugplätzen Emmen und Alpnach erlebe ich zum ersten Mal die Einführung eines neuen Systems von Beginn weg. Alle Mitarbeiter beginnen mit der entsprechenden Ausbildung und eignen sich die Erfahrung nach und nach an. Ich selbst war für die Ausbildung an der Zelle bei Eurocopter in Donauwörth und für das Triebwerk bei Pratt & Whitney Europa in Berlin», erklärt Josef Stocker.

Auch Beat Risi wurde direkt im Eurocopter-Werk in Donauwörth ausgebildet: «Anschliessend habe ich unser Team instruiert. Das Erstellen des Lehrplans war sehr interessant und ich konnte dabei meine eigenen Kenntnisse vertiefen.» Da Risi wie alle Loadmaster auch während 60 bis 100 Stunden im Jahr als Loadmaster im Flugdienst zum Einsatz kommt, wurde er zusätzlich an der Rettungswinde ausgebildet: «Eurocopter hat den Kurs hier bei uns in Alpnach durchgeführt. Die Ausbildung war sehr intensiv und hat auch Notverfahren – beispielsweise für einen Triebwerkausfall während des Windeneinsatzes – beinhaltet.»

Kufen statt Räder

Stocker und Risi sind voll des Lobes für den EC635. «Der Helikopter ist sehr pflegeleicht und wartungsarm. Mehraufwand gegenüber der Alouette III verursachen allerdings die Kufen. Der EC635

kann nicht mehr so einfach aus der Halle geschoben werden wie eine Alouette III», so Luftfahrzeugkontrolleur Risi. Für die Wartung, so Mechaniker Stocker, seien die Kufen dagegen von Vorteil: «Es gibt keine Probleme mehr mit Bremsen und undichten Stossdämpfern.» Bezüglich der Zuverlässigkeit stosse der EC635 in neue Dimensionen vor. So sagt Stocker mit leichtem Bedauern: «Nach meiner Ausbildung am Triebwerk hatte ich mich auf interessante Arbeiten gefreut. Wir mussten aber nach inzwischen mehr als 1000 Flugstunden noch keine einzige Reparatur vornehmen.» Die Arbeit gehe ihm trotzdem nicht aus: «Der Hersteller sendet uns regelmässig «Alert Service Bulletins» mit denen er verlangt, dass gewisse Baugruppen gründlich überprüft werden, um Zwischenfällen vorzubeugen.»

«Wir haben nach inzwischen mehr als 1000 Flugstunden noch keine einzige Reparatur am Triebwerk vornehmen müssen.»

Bald auf weiteren Flugplätzen

Die Einführung des EC635 bei der Luftwaffe ist immer noch im Gang. Gegenwärtig werden die Helikopter nach und nach ausgeliefert. Auch die Ausbildung der Bodenmannschaft erfolgt in Etappen. So wird der Helikopter im Moment nur in Alpnach und beim Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) in Bern gewartet. «Bei den meisten Flügen mit VIP und Passagieren sowie bei Gebirgsflügen, Lastentransporten und Windenoperationen ist immer jemand aus unserem Team dabei», erklärt Beat Risi. Noch im laufenden Jahr soll der EC635 auch ab Dübendorf und Payerne operiert werden. Für Risi ist die Möglichkeit, ab und zu neben dem Piloten mitfliegen zu können, fachlich eine Bereicherung: «Wenn man einmal selbst die Werte im Cockpit ablesen kann, dann steigt das Verständnis für das System, an dem wir Tag für Tag arbeiten.» ■

Suchen und retten mit dem Super Puma

«Nachts sehen wir am meisten»

Seit dem Jahr 2006 hält die Luftwaffe an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr einen Super Puma mit Wärmebildkamera bereit, der innert einer Stunde für die Suche nach vermissten Personen oder verunfallten Flugzeugen aufgeboten werden kann.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

In hohem Tempo fliegt der Super Puma von Dübendorf aus in Richtung Osten. Der Auftrag: Eine SAR-Mission. Das Kürzel steht für «Search and Rescue» und meint in diesem Zusammenhang die Suche nach vermissten Luftfahrzeugen, welche die Schweiz gemäss internationalen Abkommen sicherstellen muss. Diese Aufgabe nimmt die Luftwaffe mit ihren Super Pumas wahr.

Als das Notsignal des vermissten Flugzeugs zu hören ist, verlangsamten die Piloten Hauptmann Beat Hedinger und Hauptmann Philippe Weber den Helikopter umgehend. Im Schwebeflug nehmen sie eine erste Peilung vor. Kurz darauf geht der Flug weiter – nun in Richtung des vermissten Piloten. Während das Notsignal immer lauter wird, halten die beiden Piloten, Windenoperateur

Marco Larcher und Major Andri Spinas Ausschau nach dem Vermissten. Spinas fungiert auf diesem Flug als FLIR-Operateur. An seiner Konsole stehen ihm eine Moving Map – ein elektronisches Kartenbild, das sich mit dem Helikopter bewegt und auf dem jeweils Flugrichtung und Blickrichtung der Wärmebildkamera angezeigt werden –, das Infrarotbild der Wärmebildkamera und ein hochauflösendes Videobild zur Verfügung. Doch trotz der intensiven Suche wird das Signal nach einiger Zeit wieder schwächer – der Helikopter ist über die gesuchte Person hinweg geflogen. Eine Kreuzpeilung soll nun helfen, den Standort genauer zu eruieren.

Bald ist das Gebiet, aus dem der Sender zu hören ist, definiert. Hedinger und Weber bewegen ihren Super Puma tief über den Baumwipfeln um festzustellen, in welcher Geländekammer das Signal am lautesten zu

hören ist – die Crew weiss nun, dass der Vermisste nicht mehr weit weg sein kann. «Ich sehe ihn», ist plötzlich auf den Kopfhörern der Besatzung zu hören. Es ist Marco Larcher, welcher der Suche zu einem erfolgreichen Ende verhilft. Er hat seinen Kollegen Pascal Scheuber am Waldrand ausgemacht. Scheuber war für diese Übung mit einem Notsender ausgerüstet von einer Alouette III im Gebiet zwischen Hörnli und Kloster Fischingen ausgesetzt worden. Nun holt ihn Marco Larcher mit der Rettungswinde in den Super Puma.

Der Auftraggeber fliegt mit

Der SAR-Einsatz ist nur eine der Aufgaben, die der FLIR Super Puma wahrnimmt. FLIR steht für Forward looking Infrared und meint nichts anderes als eine Wärmebildkamera, die mit einer kreiselstabilisierten Aufhän-



Major Spinas stehen eine Moving Map (oben), ein Videobild (links) und das Wärmebild zur Verfügung.

gung an der linken Seite des Helikopters angebracht ist. Bedient wird sie vom FLIR-Operateur, dessen Konsole sich im vorderen Teil des Laderaums befindet. Weiter gehören der Besatzung zwei Piloten, ein Windenoperateur und ein Rettungsflughelfer an. Ein zusätzlicher Platz befindet sich rechts des Operateurs. Dieser ist für den Vertreter des Auftraggebers reserviert. Der FLIR-Helikopter kommt meist subsidiär zum Einsatz. Weitere Einsatzmöglichkeiten sind die Grenzüberwachung, das Erkunden von Katastrophengebieten, die Waldbrandbekämpfung, die bordgestützte Einsatzleitung, sowie das Unterstützen von Polizeiaktionen. Typische subsidiäre Partner sind also Polizei, Grenzwachtkorps, Feuerwehr und Spezialisten der alpinen Rettung. Das System wird zudem zugunsten von Truppen im Ausbildungsdienst eingesetzt, um beispielsweise bei Übungen Dispositive zu dokumentieren oder das Tarnverhalten zu überprüfen.

Personensuche ist Schwergewicht

«Wir leisten rund 30 Live-Einsätze pro Jahr. Das Schwergewicht liegt bei der Personensuche», erklärt FLIR-Operateur Andri Spinas. Die Luftwaffe werde dabei meistens von der Rega aufgeboten. Diese wendet sich an den Pikettoffizier der Luftwaffe, der innert Stundenfrist einen Einsatz auslösen kann. Ob dies geschieht, hängt einerseits von der

Wettersituation ab. Andererseits beurteilen der Pikettoffizier und der FLIR-Operateur, ob das FLIR in der jeweiligen Situation erfolgversprechend eingesetzt werden kann. «Nachts und im offenen Gelände sehen wir am meisten», erklärt Major Spinas. Wenn die Sonne am Tag den Boden aufheizt, wird der Temperaturunterschied zwischen einer Person und dem Gelände immer kleiner und somit auch der Kontrast des Wärmebilds geringer.

Die Physik setzt Grenzen

Spinas hält dann auch fest: «Das FLIR ist kein Wundermittel. Es funktioniert nur innerhalb der physikalischen Grenzen. Wir können damit nicht durch Objekte hindurchschauen und auch Schnee und Wasser absorbieren die Infrarotstrahlen so stark, dass man von Lawinen verschüttete Personen und Ertrunkene nicht findet.»

Trotz aller Einschränkungen: Wird der FLIR-Helikopter in der richtigen Situation eingesetzt, so ist er ein hocheffizientes Mittel. Dank seiner Hilfe konnten schon etliche vermisste Personen gefunden und gerettet werden. Obwohl der Super Puma mit einer Rettungswinde ausgestattet ist, erfolgt die eigentliche Rettung in der Regel durch die Rega mit ihren für medizinische Notfälle ausgestatteten Helikoptern und entsprechend ausgebildeten Crews. Nach Absprache

kann die Luftwaffe aber die Bergung von unverletzten Personen übernehmen. Die FLIR-Kamera ist technisch für die Suche nach Personen optimiert. Diese Eigenschaft machen sich auch Grenzwachtkorps und Polizei zunutze. Nebst der Grenzüberwachung und der polizeilichen Personensuche wird die Wärmekamera zugunsten der Polizei-Einsatzleiter bei Grossanlässen wie dem WEF oder der Euro 08 verwendet. Dazu können die Kamerabilder live an einen Kommandoposten am Boden übertragen werden. Den Feuerwehren hilft der FLIR-Helikopter nach Waldbränden verborgene Glutnester aufzuspüren und anschliessend punktgenau zu löschen.

Die Partner werden ausgebildet

Wie Major Andri Spinas betont, ist bei all diesen Einsätzen die Ausbildung der Einsatzleiter von grosser Bedeutung. «Es ist wichtig, dass unsere Partner die Möglichkeiten unseres Systems kennen. Beim Einsatz müssen am Funk alle vom selben sprechen. Deshalb führen wir regelmässig Kurse und Übungen für Grenzwachtkorps, Polizei, Rettungsorganisationen und Feuerwehr durch.» Dies habe dazu geführt, dass der Helikopter gezielter und vor allem früher angefordert werde. Spinas begrüsst dies: «Je eher wird alarmiert werden, umso grösser ist die Chance auf Erfolg im Einsatz.» ■



Vor dem FLIR-Training. findet ein Briefing statt.



Der Helikopter ist mit einer Rettungswinde ausgerüstet.



Infrarotaufnahme einer Windenrettung.



Der Super Puma wird in Dübendorf für den Flug vorbereitet.

Schwerelose Gefahr für Immunsystem

Forscher der Universität Zürich und die Schweizer Luftwaffe arbeiten gemeinsam an einem der Hauptprobleme der bemannten Raumfahrt – dem Einfluss der Schwerelosigkeit auf das Immunsystem. Die Luftwaffe ist im Projekt gleich doppelt vertreten: Einerseits gehört Berufsmilitärpilot Marc Studer dem Forschungsteam an und andererseits hat der Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) den Transport der zu erforschenden Zellen übernommen.

Oliver Ullrich, Universität Zürich

Mit Fertigstellung der Internationalen Raumstation und der Planung bemannter interplanetarer Flüge tritt die Raumfahrt in eine neue Ära, die Ära der Langzeitmissionen. Ein Langzeitflug stellt für Astronauten nicht nur eine Herausforderung dar, die weit über den irdischen Erfahrungshorizont hinausgeht, sondern erfordert auch eine ganz neue Weltraummedizin. Denn bei monate- oder jahrelangen Aufenthalten im All können medizinische oder psychologische Probleme, die bei Kurzzeitmissionen völlig unproblematisch sind, schnell zu einer kritischen Grösse anwachsen.

Da bisher nur sehr wenige Astronauten so lange im All waren, steht der Raumfahrt

eine solide medizinische Datenbasis nur für die ersten 30 Tage im Weltall zur Verfügung. Über die genauen Vorgänge im tiefsten Inneren der Körpers, auf Ebene der Zellen und Moleküle, also dort, wo gezielt Medikamente entwickelt und eingesetzt werden könnten, weiss man so gut wie nichts. Daher müssen nun ganz besondere Anstrengungen unternommen werden, um Menschen für derartige Langzeitmissionen «flugfähig» zu machen. Ohne ein grundlegendes Verständnis dafür, was Schwerelosigkeit auf Ebene unserer Zellen auslöst, gleicht auch die Suche nach Gegenmassnahmen oder Medikamenten einem Glücksspiel mit ungewissem Ausgang. Unsere Forschungsprojekte wollen herausfinden, welche Vorgänge in unseren Zellen durch veränderte Schwerkraft gestört sind

und welche Gegenmassnahmen wir dagegen zum Einsatz bringen können.

Zellen reagieren auf Schwerelosigkeit

Herauszufinden, wie der Mensch unter extremen körperlichen Anforderungen wie veränderten Beschleunigungskräften, Druck- oder Temperaturverhältnissen und besonderen psychologischen Belastungen einsatz- und handlungsfähig bleiben kann, ist seit jeher ein wichtiges Forschungsfeld der Luftfahrt- und Höhenmedizin, sei es für zivile oder für militärische Aufgaben. Seit vielen Jahrzehnten ist bekannt, dass Schwerelosigkeit zu einer schweren Funktionsstörung in Zellen des Immunsystems führt. Astronauten leiden bei längeren Aufenthalten im All verstärkt unter Infektionen. Auch erwachen Viren im Nerven-

system zu neuer Aktivität, die zuvor gut unter Kontrolle des Immunsystems standen. Dass aber menschliche Zellen auf Schwerelosigkeit reagieren, hat bereits in den 80er-Jahren der ETH-Forscher Augusto Cogoli entdeckt. Er führte Experimente mit menschlichen Immunzellen auf den ersten Space-Shuttle-Missionen durch und stellte fest, dass diese in der Schwerelosigkeit fast vollständig ihren Dienst verweigerten. Warum das allerdings so geschieht, ist bis heute unbekannt. Unsere bisherigen Ergebnisse zeigen klar, dass nur bestimmte Zellen besonders empfindlich auf den



Berufsmilitärpilot Hauptmann Marc Studer erfährt im Airbus A300 die Schwerelosigkeit.

Wegfall der Schwerkraft reagieren und dass spezielle schwerkraft-empfindliche Vorgänge im Inneren der Zellen existieren.

Parabelmanöver mit einem Airbus

Ein Team der Universitäten Zürich und Magdeburg und der Schweizer Luftwaffe untersuchte nun gemeinsam auf der 13. Parabelflugkampagne des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Februar in Bordeaux Zellen des Immunsystems in der Schwerelosigkeit. Hierbei werden durch wiederholte Parabelmanöver in einem Airbus A300 Schwerelosigkeitsphasen erzeugt,

Fliegerei und Forschung

«Neben meiner Tätigkeit als Berufsmilitärpilot studiere ich Medizin an der Universität Zürich und arbeite unter der Leitung von Professor Ullrich an meiner Doktorarbeit über das Immunsystem in der Schwerelosigkeit. Zu Beginn war die Welt der modernen Grundlagenforschung für mich eine Umstellung. Als Pilot bewege ich mich in einem hochdynamischen Umfeld und muss meist unter Zeitdruck verschiedenste Entscheidungen treffen, der Überblick darf nie verloren gehen. Im Gegensatz dazu dringt man in der Forschung über lange Zeit sehr tief in die jeweilige Materie ein.» **Hauptmann Marc Studer**

in denen die Zürcher Forscher direkt an Bord in einem speziellen fliegenden «Zellkulturlabor» ihre Experimente durchführen konnten.

Für jeden Flugtag mussten aus mehr als 20 Blutspenden die entsprechenden – vor der Bluttransfusion ohnehin zu entfernenden – Immunzellen isoliert werden und innerhalb deren Lebensdauer nach Bordeaux in den Airbus gebracht werden. Ähnlich wie bei Transplantatorganen ist dieses ein Wettlauf mit der Zeit. Die Luftwaffe hat nicht nur diesen Transport ermöglicht, sondern ist auch direkt an den Forschungen beteiligt: Hauptmann Marc Studer, Berufsmilitärpilot der Schweizer Luftwaffe, arbeitet am Anatomischen Institut der Universität Zürich an seiner Doktorarbeit über das Immunproblem im All.

Ausgefeilte Planung notwendig

Die Aufwändigkeit und gleichzeitige Einmaligkeit der Experimente auf einer Parabelflugmission erfordert eine ausgefeilte Planung und strikte Organisation. Für alle Eventualitäten gibt es Alternativszenarien. Jedes Mitglied des fast 30-köpfigen Teams musste zu jeder Zeit genau wissen, was seine

Aufgabe ist. Man muss sich uneingeschränkt aufeinander verlassen können. Die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe war von der Planung bis zur Durchführung des Einsatzes hervorragend und von beeindruckender Professionalität und Teamgeist geprägt. Auch Dank dieser Zusammenarbeit war das die erfolgreichste Parabelflugkampagne, die wir jemals durchgeführt haben. ■

Schwerelosigkeit bei Parabelflügen

Bewegt sich ein Flugkörper in einem Schwerfeld rein translatorisch und ohne Einflüsse weiterer innerer (z.B. Antrieb) oder äusserer Kräfte (z.B. atmosphärische Abbremsung), dann herrscht in diesem Flugkörper Schwerelosigkeit infolge des «freien Falls». Diese Situation herrscht im Erdorbit, aber auch an Bord von Parabelflügen. Bei einem Parabelmanöver steigt der Airbus A300 aus dem horizontalen Flug mit maximalem Schub bis zu einem Winkel von 47 Grad. Nach Wegnahme des Schubs steigt der Airbus – ohne eigenen Auftrieb und nur vom Schwung der eigenen Masse bewegt – noch etwa einen Kilometer, bevor er im freien Fall wieder zur Erde stürzt. Bei etwa 47 Grad wird der Sturz durch maximalen Schub wieder abgefangen. Üblicherweise werden pro Flugkampagne drei Flüge mit je 31 Parabeln durchgeführt. **ou**



Das Team der Luftwaffe und der Universität Zürich: Thomas Moser, Josephine Biskup, Oliver Ullrich, Cora Thiel, Marc Studer und Marc Bertschi (von links).



Die Beech Super King Air des Lufttransportdienstes des Bundes und der Airbus A300 ZERO G an der Novespace Ramp, Bordeaux-Mérignac Airport.

Einsatzraum «Ganze Schweiz»

Fährt man durch die Schweiz, kann man ab und zu auf einer kleinen Geländeerhöhung eine grosse, sich drehende Radarantenne sehen. Eindrücklich ragt sie aus einem einer Wagenburg ähnlichen Fahrzeugverbund heraus. Ein Indiz, dass die TAFLIR Kompanien ihren Fortbildungsdienst leisten.

Hptm Bernhard Bischoff
Gfr Alfred Widmer

Seit dem 1. Januar 2008 führt Oberstleutnant Marco Dietz (38) die Mobile Luftwaffen Radar Abteilung 2 (Mob LW Radar Abt 2). Er ist Kommandant eines aussergewöhnlichen Verbandes: Damit die Radarantenne die ermittelten Daten in die Gesamtluftlage FLORAKO einspeisen kann, ist ein grosser logistischer und technischer Aufwand nötig. Fast drei Dutzend Fahrzeuge pro Kompanie sind bepackt mit Aggregaten, Steuerungscontainern oder Übermittlungsmaterial. Die Angehörigen der Armee (AdA) der Kompanien setzen sich aus Spezialisten vom technisch umfassend ausgebildeten Radargerätemechaniker bis zum Sicherungspersonal,

welches das Gelände rund ums System Tag und Nacht bewacht, zusammen. Da das System flexibel eingesetzt wird, muss alles, von der Küche bis zum Kommandoposten (KP), mobil sein. Innert Stunden wird an einen neuen Standort verschoben – je nach Bedarf des Luftwaffeneinsatzes.

Grosse Flexibilität ist erforderlich

«Für den diesjährigen Fortbildungsdienst der Truppe (FDT) haben wir drei Stellungen in der Romandie vorkundet. Wegen des starken Regens mussten wir aber auf andere, neue Kiesstellungen ausweichen. Das ist ein Planungsrisiko im Vorfeld des Kurses; erfordert dann aber echte Führung im Einsatz – alles andere wäre doch nur langweilig», bemerkt Oberstleutnant Dietz. Das bedingt natürlich eine grosse Flexibilität. Wegen des

Einsatzraumes «Ganze Schweiz» müssen Absprachen betreffend Raumbelugung mit allen vier Territorialregionen getroffen werden. «Wir haben nun schon begonnen, den FDT vom nächsten Jahr im Abteilungsstab vorzubereiten. Sorgen macht uns die technische Verfügbarkeit der Systeme. Zum Teil gibt es lange Lieferzeiten für Ersatzmaterial; dabei sollten wir doch fit sein für den Einsatz. Auch wird der «Know-how-Erhalt» immer schwieriger. Die AdA bleiben weniger lange in den Kompanien; zudem sind die Schulabgänger nicht mehr so gut auf die Aufgaben im FDT vorbereitet, wie früher. Dieses Problem haben wir erkannt und treffen uns nun regelmässig mit Vertretern der Schule zwecks Qualitätssicherung in der Ausbildung.»

Ein weiteres, schwieriges Thema sei der Kadernachwuchs. Viel Zeit müsse in Über-



Damit das TAFLIR seine Live-Bilder zugunsten der Gesamtluftlage erzeugen und abliefern kann, ist eine regelrechte Wagenburg mit verschiedenen technischen Systemen notwendig.

zeugungsarbeit investiert werden. Immer mehr werde der Abteilungskommandant auch Ansprechperson für Probleme im Zivilleben. «Ich komme mir manchmal wie ein Pfarrer, Psychologe oder Jobberater in einem vor», meint Oberstleutnant Dietz mit einem Schmunzeln. Seine Motivation ist jedoch klar: «Mich interessiert die praktische Führung: Menschen, die aus der Privatwirtschaft heraus gerissen werden, verlangen heute eine gute Führung – und die will ich ihnen mit einer fundierten Ausbildung und spannenden Einsätzen auch bieten.»

«Es geht nur gemeinsam»

Der angehende Berufsoffizier Hauptmann Franz Diggelmann (24) führt im ersten Kommandojahr die Mobile Luftwaffen Radar Kompanie 23 (Mob LW Radar Kp 23).

Heute morgen um 5 Uhr war Tagwacht; um 6 Uhr verschob der Kompaniekonvoi von gegen 30 Fahrzeugen aus dem Raum Innerschweiz ins Berner Seeland in einen neuen Bereitschaftsraum. Das Teamwork funktioniert: Die Motorfahrer platzieren die einzelnen Komponenten punktgenau im Stellungsraum, die Radar- und Übermittlungsspezialisten bauen das System auf, die Sicherungssoldaten beziehen sofort das Sicherungsdispositiv. Und schon dreht die Antenne und sendet via Richtstrahl die Daten in die Gesamtluftlage.

Hauptmann Diggelmann: «In meiner Einheit arbeiten die verschiedensten Berufsgattungen zusammen: Vom Physiker und Mathematiker bis zum Landwirt finden sich alle möglichen Menschen. Nur gemeinsam können wir das komplexe System betreiben;

das wissen die AdA – und funktionieren daher als tolles Team!» Als Herausforderung sieht er zwei Problempunkte: Personal und Technik. «Wir haben zu wenig Kader. Die als Zugführer eingesetzten Wachtmeister machen ihre Sache sehr gut; doch vordienstlich kann ich sie nicht gleich einsetzen, wie einen Offizier – und wegen vermehrt auftretender technischer Pannen kann nicht immer am System ausgebildet werden; ärgerlich, denn gerade die Fachspezialisten möchten mehr technisch geschult werden.»

Grünausbildung gross geschrieben

Da eine Mob LW Radar Kp im Stellungsraum auf sich selbst gestellt ist, wird auch die grüne Grundausbildung gross geschrieben. Meistens die erste WK-Woche wird denn auch ganz den Schiess-, Sanitäts- und ABC-Ausbildungen gewidmet. In der zweiten Woche wird vornehmlich fachtechnisches Wissen gebüffelt. Als Höhepunkt sieht Diggelmann aber eindeutig die Einsatzübungen in der dritten WK-Woche: «Da läuft was – und meine Leute sind gleich viel mehr motiviert!» Sein Blick schweift über die drei Seen am Fusse des Juramassivs – «eine wunderschöne Stellung hier; doch wohl noch heute Abend kommt der Befehl, einen neuen Standort zu beziehen, eigentlich schade...», sagt's lachend und geht zurück zu seinem System und seinen AdA.

Übung «HOPP» ist Höhepunkt

Der FDT der Mob LW Radar Kp 23 besteht aus drei Hauptelementen: Nebst der mili-

Die Mobile Luftwaffen Radar Abteilung 2

Die Abteilung betreibt mit vier Kompanien (Mob LW Radar Kp 21 bis 24) das mobile Radarsystem TAFLIR (Taktisches Fliegerradar). Die gegen 500 AdA in der Abteilung bringen das System dort zum Einsatz, wo das FLORAKO infolge der Geländestruktur Flugobjekte nicht genügend erfassen kann. Mit einem Einsatzraum von 100 Kilometer Radius kann das TAFLIR in allen Landesteilen der Schweiz eingesetzt werden und liefert als Sensor Daten zur Ergänzung der Gesamtluftlage. Ab dem 1. Januar 2010 wird die Abteilung auf Grund der OTF-Revision neu nur noch aus drei Kompanien bestehen. bb



Oberstleutnant Marco Dietz kommandiert die Mobile Luftwaffen Radar Abteilung 2, die ihre Radarsysteme oft an malerischen Orten betreibt.

Stimmen aus dem FDT

Technischer Feldweibel Michael Birchmeier (32)

«Als Technischer Feldweibel bin ich erster Ansprechpartner in Sachen Technik. Die wohl grösste Herausforderung ist, technisch immer auf dem neuesten Stand zu sein. Ich sollte ja über alle Komponenten, also Radarteil und Übermittlungsteil, Bescheid wissen. Als Elektroingenieur kenne ich vielleicht nicht mehr alle Kabelanschlüsse; aber ich weiss, wie das System zusammenhängt – und kann so helfen, allfällige Probleme zu beheben oder gar nicht erst entstehen zu lassen. bb



Gefreiter Rolf Stadelmann (26)

Der Übermittler in der Kompanie 23, ist beim Stellungsbezug im Stress: «Soeben haben wir 1,5 Kilometer Leitungen verlegt.» Er ist aber nicht ganz zufrieden mit dem Einsatz: «Es läuft noch nicht alles rund, der Anschluss an die Zentrale will nicht klappen. Aber das sind die üblichen Probleme, die haben wir jedes Mal.» Trotz der hektischen Situation ist er guten Mutes, macht er einen Spruch nach dem anderen und lobt zudem die Zusammenarbeit mit den Radaristen: «Wir haben Spass und die Zusammenarbeit ist hervorragend». aw



Gefreiter Markus Hüppi (31)

Der Radarist steht zusammen mit seinem Kollegen auf dem Lastwagen: «Wir haben im Moment gerade Schwierigkeiten, die Antenne auszunivellieren.» Das Aufstellen der Antenne ist eine komplizierte Angelegenheit. Markus Hüppi war die letzten zwei FDT nicht dabei: «Das merkt man schon, die Übung ist etwas abhanden gekommen. Deswegen ist es gut, dass wir diesen Live-Einsatz haben.» Obwohl die Zeitlimite für das Aufstellen des TAF-LIRS bald erreicht ist, lässt er sich nicht aus der Ruhe bringen. Kurz darauf dreht das System seine erste Runde auf dem Lastwagen, das Aufstellen hat geklappt. aw



Soldat Marco Keller (23)

Der Sanitätssdt steht mit seinem Kollegen vor dem Sanitäts-Puch neben dem TAF-LIR. Er hat schon einen Soldaten verarzten müssen: «Es war nichts Schlimmes. Ein Kollege hatte am Kopf eine Schnittwunde, die konnten wir behelfsmässig mit Verbandsmaterial abdecken.» Solange er und seine Kollegen neben dem Radar stehen und auf einen Einsatz warten, sei dies ein gutes Zeichen, meint Marco Keller. Währenddessen hantieren die Radaristen auf dem Lastwagen mit schweren Stangen – Marco Keller zieht seine Sonnenbrille an und schaut gelassen zu. aw



Wachtmeister Marc Brönnimann (28)

Brönnimann und seine Soldaten sind für die Sicherheit auf Platz zuständig. «Im Wesentlichen schauen wir, dass dem Radar nichts passiert», erklärt er. Konkret sperrt der Sicherheitszug den Raum um das TAF-LIR-System herum ab und verhindert so den Zutritt für unbefugte Passanten. Damit der Sicherheitszug auf Trab gehalten wird, werden sogenannte Figuranten eingesetzt: «Die Figuranten prüfen, ob unser Sicherheitsdispositiv Schwächen hat. Zudem machen sie die Sicherungsaufgabe spannender, da wir mit den fingierten Situationen immer auf der Hut sein müssen», sagt Wachtmeister Marc Brönnimann. aw



tärischen und technischen Ausbildung ist die Übung «HOPP» der spannendste Teil des FDT für die 90 AdA der Kompanie. Der Live-Einsatz simuliert eine Mobilmachung mit anschliessendem Stellungsbezug innerhalb von 24 Stunden. Ziel der Übung ist es, die Prozessabläufe und das logistische Zusammenspiel taktisch und technisch zu trainieren. Während des Einsatzes stellt die Kompanie die Luftraumüberwachung im zugewiesenen Bereich sicher und ergänzt die Radardaten des Systems FLORAKO. Der mobile TAFLIR-Einsatz ist dann erfolgreich, wenn die Datenqualität der mobilen Radarüberwachung mit derjenigen der zivilen und militärischen Anlagen innerhalb der geforderten Genauigkeit und Qualität übereinstimmt.

Das Können unter Beweis stellen

Bereits früh morgens ist die Wagenkolonne der Kompanie mit dem TAFLIR losgefahren und hat in der Region Seeland aus dem Bereitschaftsraum einen Bereitsstellungsraum bezogen. Von dort verschob der ganze Tross dann in den Stellungsraum, um möglichst rasch Radarbereitschaft zu erstellen. Die Soldaten sind motiviert für den Einsatz: Endlich können sie wieder einmal ihr Können unter Beweis stellen. Beim Aufstellen der Radaranlage wird die Kompanie allerdings bereits stark herausgefordert: Die Anbindung der mobilen Kommunikationsinstrumente an die Zentrale will nicht auf Anhieb klappen und beim TAFLIR passen die Bauteile beim Aufstellen noch nicht alle so zusammen, wie sie sollten.

Nur dreieinhalb Stunden Zeit

Innerhalb von dreieinhalb Stunden sollte das TAFLIR aufgestellt sein und erste Daten der Luftraumüberwachung liefern. Aufgrund der verschiedenen Hindernisse beim Aufstellen ist jedoch schnell absehbar, dass dieser Zeitrahmen nicht eingehalten werden kann. Der Übungsleiter, Hauptmann Bruno Stefani, ist dennoch zuversichtlich, dass die Übung erfolgreich durchgeführt werden kann: «Nach 24 Stunden Live-Einsatz werden wir diesen Stellungsraum verlassen und einen neuen beziehen. Danach kommt der Übungsabbruch – und es folgt eine kritische Übungsbesprechung.» Eines ist jedoch schon im Voraus klar: Das schöne Wetter und die Aussicht auf die Drei-Seen-Region garantieren, dass alle AdA voll motiviert mitmachen! ■



Für den Betrieb des TAFLIR sind Fachleute verschiedenster Sparten notwendig.



Hauptmann Franz Diggelmann ist Kompaniekommandant.



Hauptmann Bruno Stefani leitete die Abschlussübung des FDT.

Internationale Reserveoffiziere zu Gast bei der Schweizer Luftwaffe

Offiziere aus aller Welt in Dübendorf

Jedes Jahr versammeln sich Reserveoffiziere der Luftwaffen verschiedener Länder zum gemeinsamen Gedankenaustausch und zur Ausbildung in Führungsbelangen. Offiziere vom Grad Leutnant bis Major können teilnehmen – zum Teil erst nach einem intensiven Auswahlverfahren in den entsprechenden Ländern.

Hptm Bernhard Bischoff

Nachdem ein Offizier der Schweizer Luftwaffe aus dem ehemaligen Lehrverband Führungsunterstützung Luftwaffe 34 (LVb FULW 34) im Jahr 2005 an einem International Junior Officer Leadership Development (IJOLD) Kurs in den Niederlanden teilnehmen durfte, entschied sich der Kommandant Luftwaffe, diesen im Jahre 2008 in der Schweiz durchzuführen.

Dem Kommandanten des Lehrverbands Führungsunterstützung 30 (LVb FU 30), Brigadier Peter Zahler, wurde der Auftrag erteilt, den Kurs zu organisieren und durchzuführen sowie die Ausbildung der Teilnehmer anzugehen. Ein Team aus allen Lehrverbänden der Luftwaffe unter der Leitung von Oberstleutnant Andreas Münzbach, Kdt FU OS 30, wurde zusammengestellt und Major Adriano Fantino aus den FULW Schulen 95 zum Leiter der Ausbildung ernannt. Dieses Team konnte

am Samstag, 16. August 2008, 61 Teilnehmer, davon 17 weibliche Armeeangehörige, und sieben Gäste aus sieben Ländern – USA, Kanada, Deutschland, Schweden, Niederlande, Grossbritannien und Italien – in Dübendorf begrüssen.

Auch Schweizer Kultur vermittelt

Während gut einer Woche wurden die Teilnehmer von sieben Berufsoffizieren und Berufsunteroffizieren aus der Schweizer Luftwaffe («Facilitators») auf Englisch in verschiedenen Bereichen von Führung (Leadership Training, Teambildung oder Cultural Diversity) ausgebildet – und in die Gepflogenheiten der Schweizer Luftwaffe, aber auch in die Schweizer Kultur eingeführt. So standen neben der intensiven theoretischen und praktischen Führungsausbildung auch Ausflüge, etwa nach Luzern oder Zürich, auf dem Programm. Oberstleutnant Andreas Münzbach sagte dazu: «Wir wollen

gute Gastgeber sein. Da brauchte es einiges an Vorarbeit, so zum Beispiel Abklärungen mit dem Militärprotokoll oder die Berücksichtigung spezieller Bedürfnisse der ausländischen Kursteilnehmer. Eine perfekte Planung war nötig, um uns die nötige Flexibilität zu erhalten. So stand die amerikanische Delegation etwa drei Stunden zu früh am Flughafen Kloten, Waschgelegenheiten für die persönliche Wäsche mussten gefunden werden oder spezielle Zahnbürsten mussten beschafft werden.»

Für den Leiter der Ausbildungsmodule, Major Adriano Fantino, mit seiner Crew war es vor allem spannend, die unterschiedlichen Vorstellungen und Ansichten von Führungsausbildung kennenzulernen. «Es war eine grosse Herausforderung, unsere FUM (Führungsausbildung unterer Milizkader) auf Englisch zu vermitteln; wir haben aber auch gemerkt, dass wir in Sachen Führungsausbildung im internationalen Vergleich sehr



Angeregte Gespräche im Klassenzimmer während des International Junior Officer Leadership Development (IJOLD) Kurses vom vergangenen Jahr in Dübendorf.

gut dastehen.» Für den Klassenlehrer «Facilitator» Hauptadjutant Philip Hänggi war die Ausbildung ein voller Erfolg: «In meiner Klasse waren Teilnehmer aus vier Ländern; da war es sehr spannend zu beobachten, wie unterschiedlich diese an gestellte Aufgaben herangingen. Ich war vielmehr ein Moderator, der die Diskussionen lenkte, als ein reiner Ausbildner. Alle Teilnehmer brachten ihren Rucksack an Führungswissen mit. Ziel musste es sein, vor langer Zeit Gelerntes wieder aufzufrischen. Dabei «Students», die zum Teil noch nie ausserhalb ihres Landes waren, mit der Schweiz eine neue Kultur vorzustellen, war auch für mich sehr bereichernd!»

Ungewohnter Realitätsbezug

Die Erfahrungen einiger Teilnehmer aus Kriegsgebieten brachten auch einen Realitätsbezug in die Diskussionen ein, wie sie sonst nie vorkommen. «Wenn jemand von echten Verletzten und Toten erzählt, dann

hat jede Aussage eine ganz andere Dimension», so Hauptadjutant Hänggi.

«Führung ist zentral»

Brigadier General Rich Moss, Kommandant des 403 Wing auf der Keesler Air Base in Mississippi, besuchte die Teilnehmer in den Seminarräumen und hörte aufmerksam zu: «Ich befehle als Wing Commander zwei Geschwader mit insgesamt 1500 Armeeingehörigen. Dabei ist Führung zentral – ich finde es eine tolle Gelegenheit für unsere Offiziere, die übrigens speziell ausgewählt wurden, sich mit Teilnehmern aus anderen Ländern direkt auszutauschen. Die Diskussionen über Werte fand ich besonders spannend – jedes Land legt diese nämlich ein bisschen anders aus. Die Gastfreundschaft der Schweizer und ihr Enthusiasmus sind einfach phantastisch! Vielen Dank!»

Mit vielen Stunden in Theorieräumen und bei praktischer Arbeit auf dem Kaser-

nengelände gingen die Tage wie im Flug vorbei und man genoss die gemeinsamen freien Ausgänge am Abend. Auf die Frage, wo in Zürich besuchenswerte Bars zu finden seien, gab Hauptadjutant Hänggi mit einem Schmunzeln ein paar Tipps – die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kurses wollten doch auch die Bewohnerinnen und Bewohner des Gastlandes kennenlernen, und dazu eignete sich ein Ausgang am Abend bestens! ■

Reserveoffiziere

Der Begriff Reserveoffizier bedeutet nicht immer dasselbe. Sind die Angehörigen der Schweizer Armee reine Milizoffiziere, die jedes Jahr «nur» ihren dreiwöchigen Wiederholungskurs leisten, so sind Reservisten in anderen Ländern viel stärker eingebunden und leisten bis zu 90 Tage Dienst im Jahr – zum Teil an fixen Tagen in der Woche oder gar abends nach der Arbeit. bb



Brigadekommandanten unter sich: Rich Moss von der US Air Force (links) und Peter Zahler.



Projektleiter Oberstleutnant Andreas Münchbach (links) und Chef Ausbildung Major Adriano Fantino.

IARS/IJOLD

Major Hans van Buren (links) ist Sekretär der IARS (International Air Reserve Symposium), eines Zusammenschlusses von Reservisten von Luftwaffen aus über 20 Ländern. Jedes Jahr findet eine Tagung statt, an welcher gemeinsam Probleme diskutiert werden, etwa wie Arbeitgeber motiviert werden können, vermehrt Mitarbeiter als Reservisten freizustellen. Die Schweizer Luftwaffe wird im IARS durch Brigadier Peter Egger vertreten. IJOLD (International Junior Officer Leadership Development) ist gedacht als «Think Tank» für junge Reserveoffiziere und legt das Schwergewicht auf die Führungsausbildung unterer Stufen. Dass die FUM (Führungsausbildung unterer Milizkader) in der Schweiz zertifiziert wird, findet Major Hans van Buren eine tolle Sache, die in die richtige Richtung weist. Zusammen mit Oberstleutnant Holger App (rechts), verantwortlich für die Reservisten der deutschen Luftwaffe, begleitet er das ganze Seminar als «Advisory Board» und wird in Zukunft versuchen, mehr Länder zu einer Teilnahme zu bewegen. Beide sind sich einig: Es hat noch nie ein so gut organisiertes und strukturiertes IJOLD-Seminar stattgefunden. Van Buren: «Ich habe bisher zehn IJOLD-Seminare gesehen; dieses in Dübendorf trägt jedoch als einziges das Prädikat «hervorragend»; ich danke den Schweizer Kollegen für die tadellose Arbeit.» bb



Eindrücke der IJOLD-Teilnehmer

1st Lt Joanna Burke (28), Grossbritannien

Als Englischlehrerin bin ich im Zivilleben auch ständig mit Führungsfragen beschäftigt. In IJOLD ist es mir möglich, mein militärisches Wissen mit Kollegen aus anderen Streitkräften zu teilen und zu erfahren, wie diese konkret mit Problemen umgehen. Ich geniesse es sehr; die Schweiz gefällt mir und die Ausbildung ist sehr gut vorbereitet.



Cap Andrea Saglia (34), Italien

Als Reservistenpilot fliege ich von Grosseto aus den Eurofighter. Per Zufall habe ich von IJOLD gehört und mich für eine Teilnahme entschieden. Ich bereue es gar nicht! Der Unterricht ist gut strukturiert – und vor allem die Gruppendiskussionen bringen mir sehr viel; der unmittelbare Austausch mit Offizieren anderer Länder ist unheimlich wertvoll.



Cap Andy Lafrazia (43), USA

Zivil als Elektroingenieur tätig, wechsele ich meine Kleider zum Civil Ingenieur bei der US Air Force. Der Aufenthalt in der Schweiz ist sehr bereichernd; ich mag die Landschaft und die Menschen. Gerne möchte ich bei einem nächsten IJOLD als Fachlehrer teilnehmen; der Kontakt zu motivierten Reservisten bringt mir für meine militärische Tätigkeit viel.



2nd Lt Eric Durkins (35), USA

Vor allem der «Joint-Gedanke» gefällt mir. Aus verschiedenen Bereichen kommen junge Offiziere zusammen, ich bin etwa Unterhaltsoffizier auf einem Flugplatz. Wir diskutieren wie Lösungen gefunden werden können. Die unterschiedlichen Kulturen machen die Diskussionen besonders interessant.

**Cap Raoul Toorop (47), Niederlande**

Ich war mehrmals am Zwei-Tage-Marsch in Bern und kenne das Land sehr gut. Da hat es mir natürlich gefallen, dass das Seminar in diesem Jahr in der Schweiz stattfindet! Ich habe viel «Fun» mit meinen Kollegen; besonders interessiert mich, wie die Schweizer Armee die Führungsausbildung betreibt, da sie sehr ähnlich zu derjenigen in Holland ist.

**Cap Örjan Wallers (30), Schweden**

Meinen Dienst leiste ich als Nachrichtensoffizier für die Schwedische Luftwaffe. Die Schweiz kannte ich bisher nur vom Skifahren! Nun habe ich aber gemerkt, dass wir Schweden viele gemeinsame Führungsgrundsätze haben. Die Seminare sind toll vorbereitet und die Schweizer Auszubildner sehr motivierend. Ich konnte bisher viel profitieren.

**Sub Lt Derek Leduc (23), Kanada**

Ich studiere auf dem Gebiet der Medizinaltechnik, militärisch bin ich als Nachrichtensoffizier tätig. Die Ausbildung hier fordert mich – ich werde viele interessante Anregungen zu meiner Einheit zurückbringen. Der Austausch mit Offizieren aus anderen Ländern öffnet den Horizont und zeigt, dass viele Probleme nur im Verbund gelöst werden können.

**Cap Kim Hubbard (30), USA**

Ich bin die am weitesten angereiste Studentin! Ich lebe auf Hawaii und bin als Ingenieur auf der Hickham Air Base tätig. Neben der militärischen Ausbildung gefallen mir vor allem die kulturellen Ausflüge, etwa nach Luzern oder Zürich. Neu war für mich, dass man offen Probleme diskutiert – und auch andere Ideen akzeptiert. Die Schweizer sind immer sehr direkt.

**Hptm Ralf Hähn (36), Oblt Michael Braun (29), Deutschland**

Alle Teilnehmer haben ungefähr die gleichen Grade; wir sind alles Leader und können durch gegenseitiges Kennenlernen viel für unsere eigene Funktion mitnehmen. Jeder ist am anderen, bzw. an der anderen Streitkraft interessiert – es ist toll zu beobachten, wie einige Teilnehmer immer mehr über den eigenen Tellerrand hinausblicken! bb



«Gewaltiges Potenzial vorhanden»

Die drei Lehrverbände der Luftwaffe bilden laufend neue Kader aus. armee.ch nahm anfangs Februar einen Augenschein bei der Beförderungsfeier der Uem/FU Schule 62, die dem Lehrverband Führungsunterstützung 30 angehört. Dort werden Spezialisten der Bereiche Übermittlung und Führungsunterstützung für die gesamte Armee ausgebildet.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

Alle 26 Kantonsfahnen wurden von Soldaten in den Stadtsaal von Bülach getragen. Den musikalischen Teppich für die Fahnenträger legte das Spiel der Territorial Region 3 unter der Leitung von Oberleutnant Vincent Dubois. Erst nachdem auch die Standarte der Schule in Position gebracht worden war, verstummte das Spiel. Oberstleutnant im Generalstab Thomas Schmid, Kommandant der in Kloten und Bülach beheimateten Uem/FU Schule 62, hatte für seine Beförderungsfeier eine würdige Eröffnung gewählt. «Ab dem heutigen Tag gehören Sie zum Kader der

Schweizer Armee», sagte er an die 126 zu befördernden jungen Männer gewandt und fügte gleich an: «Diesen Status haben Sie sich mit ihren Leistungen und ihrem Engagement verdient.»

Um das Wohl der Soldaten kümmern

Nun gelte es zu führen und dies bedeute gemäss dem Dienstreglement, das Handeln der Unterstellten auf das Erreichen des gemeinsamen Ziels auszurichten. Führen bedeute aber auch vor auszuschauen: «Dies heisst nicht nur darauf zu achten, dass der Tagesablauf für die Truppe nicht zu einem Wechsel von warten und rennen wird. Sie

müssen sich auch um das Wohl der Soldaten kümmern.» Es gelte beispielsweise für eine Verschiebung genügend Zeit einzuplanen: «So kommt keine Hektik auf und das Unfallrisiko wird nicht unnötig erhöht. Es gibt genügend ungünstige äussere Umstände, die Sie nicht beeinflussen können. Sorgen Sie sich deshalb gründlich um jene Faktoren, auf die Sie Einfluss nehmen können.» Oberstleutnant im Generalstab Schmid rief die jungen Männer auf, durchaus etwas Stolz auf den neuen Grad zu sein: «Sie leisten mehr für das Land und die Gesellschaft als die meisten anderen in Ihrem Alter!» Schmid konnte anschliessend 105 Obergefreite zu



Schulkommandant Thomas Schmid gratuliert den frisch beförderten Wachtmeistern zum neuen Dienstgrad.

Wachtmeistern, sechs Wachtmeister zu Hauptfeldweibeln, drei Wachtmeister zu Fourieren und zwölf Oberwachtmeister zum Leutnant ernennen. «In den vergangenen Wochen wurden Sie auf Ihre neue Aufgabe als Gruppenführer, Einheitsfeldweibel, Fourier oder Zugführer vorbereitet. Nun sind Sie bereit, die Mehrleistung an Zeit, Kraft und Aufwand zu erbringen, die von Vorgesetzten gefordert wird», sagte er.

«Nicht an Milizsystem rütteln»

Peter Bieri, CVP-Ständerat im Kanton Zug und Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission des Ständerates, sagte in seiner Ansprache: «Der Weg zum Ziel, das Sie heute erreicht haben, war reich an Lebenserfahrung, aber nicht frei von Entbehrung. Schnee, Kälte und Müdigkeit haben Sie sicher bisweilen an Ihre persönlichen Grenzen gebracht.» Die Armee sei gut beraten, mit ihren personellen Ressourcen haushälterisch umzugehen. «Mit der Miliz verfügt die Armee über ein gewaltiges intellektuelles und fachliches Potenzial. Das Wissen darum hat die Politik stets davor bewahrt, am Milizsystem zu rütteln.»

Bieri wies darauf hin, dass die Veränderungen in der Armee mit der Armee XXI und dem Entwicklungsschritt 08/11 nicht abgeschlossen seien: «Anpassungen sind sowohl bei den Aufträgen als auch bei den Finanzen nötig. Die Armee kann nur Erfolg haben, wenn sie über klare Aufträge und die zu deren Erfüllung erforderlichen Mittel – Menschen, Material und Geld – verfügt.» Bei allem Wandel habe sich ein Punkt seit 1945 nicht verändert: «Es ist die vornehmste Aufgabe der Armee, den Staat und die Bürger zu schützen.» Den neu beförderten Kadern gebühre deshalb Dank für ihren Dienst an der Gemeinschaft. Dieser Einsatz habe dazu beigetragen, dass sich die Schweiz und Europa in einer bereits seit 60 Jahren andauernden Phase des Friedens befinden.

Arbeit wird geschätzt

In einer von der Kommunikation geprägten Gesellschaft hätten die Spezialisten für Übermittlung und Führungsunterstützung auch in der Armee einen hohen Stellenwert. In der laufenden Erneuerung der Armee hätten die eidgenössischen Räte über die Rüstungsprogramme grosse Investitionen in Mittel zur Übermittlung und zur Führungsunterstützung gesprochen. Peter Bieri schloss seine Ausführung deshalb mit den Worten: «Sie sehen: Ihre Arbeit wird geschätzt.» ■



Die neuen Offiziere wurden einzeln zum Leutnant befördert.



Zur Begrüssung wurden alle 26 Kantonsfahnen präsentiert.

Ein Besuch beim Kdt Stv/C ELS LVb FU 30

Der Auftrag steht im Zentrum

Oberst im Generalstab Bernhard Büttler empfing armee.ch während des WEF-Einsatzes: Als Kommandant Stellvertreter des Lehrverbands Führungsunterstützung 30 ist er unter anderem verantwortlich für die Milizformationen. Als «alter Hase» kennt er den Lehrverband wie seine Westentasche.

Hptm Bernhard Bischoff

Oberst Büttler, wobei stören wir Sie gerade?

Da wir in der Luftwaffe keine Unterscheidung zwischen Lehrverband, also Ausbildungsverband, und Einsatzverband machen, wechsele ich dauernd meinen Hut. Einmal bin ich unter vielem anderem als Chef Einsatz- und Laufbahnsteuerung (ELS) zuständig für die rund 300 Berufsmilitär sowie 50 Zivilangestellten; dann bin ich wieder für die 4300 Milizler in unseren sieben Abteilungen da. Gleich fahre ich zu unseren Formationen, die im WEF-Einsatz stehen.

Gerade der von Ihnen angesprochene Personalbereich wird in der heutigen Armee immer wichtiger.

Ja, und zum Glück habe ich durchwegs sehr gute Mitarbeiter im Profistab, die mich zu 100 Prozent unterstützen. Es wird immer schwieriger, geeignetes Personal zu finden. Wir haben ein Programm

zur Kadergewinnung entwickelt, das mittlerweile als Musterexemplar für viele Teile der Armee gilt. Früh in der RS treten wir mit möglichen Kandidaten in Kontakt und versuchen, sie für eine Führungsaufgabe zu motivieren. Mittels fortwährender Betreuung und diverser Assessments wollen wir ein qualitativ hochstehendes Milizkader gewinnen, das dann vielleicht auch einmal ins Berufslager wechseln könnte.

Was zählt neben dem Personalgeschäft zu Ihren Hauptaufgaben?

In meinen Verantwortungsbereich fallen einige wichtige Stabstellen, wie der Kdt FULW FDT/C FU Ei LVb, die Dienstchefin des Lehrverbands mit ihrem Team, die Controlling- und Qualitätssicherungsstelle des Lehrverbands, sowie die beiden engsten Mitarbeiter des Lehrverbands-Kommandanten, also seine Assistentin und sein zugeteilter Stabsoffizier. Als rechte Hand des Kommandanten bin ich ja eine Art Filter, um diesen, Brigadier Peter Zahler, nicht mit Unnötigem zu belasten.

Was mögen Sie besonders an ihrem Job?

Dass ich viel bewegen kann. Meine Passion ist die Führung von Menschen. Die komplexen Systeme und Zusammenhänge haben mich immer gereizt. Klar steht für mich immer der Auftrag im Vordergrund; doch diesen Auftrag bestmöglich mit tollen Menschen zu erfüllen, interessiert mich am meisten. Nur, wer offen und ehrlich kommuniziert, wird akzeptiert und unterstützt. «Mir nach marsch» liegt mir mehr, als «Vorwärts marsch». Und so freue ich mich jetzt schon auf weitere Herausforderungen auf meinem Weg! ■



Bild: LVb FU 30

Oberst im Generalstab Bernhard Büttler ist stellvertretender Kommandant des Lehrverbands Führungsunterstützung 30.

Oberst im Generalstab Bernhard Büttler

Der 53-Jährige arbeitet schon seit über 20 Jahren bei der Führungsunterstützung der Luftwaffe. Als Instruktionsoffizier und später als Stabsmitarbeiter im grossen Verband kennt er den Führungsunterstützungsbetrieb der Luftwaffe von der Pike auf. Seine Miliz-Kommandos führten ihn von der Mob FI Fk Kp 22 zur LW Na Abt 7 und dann zum LW Na Rgt 24. Dazwischen absolvierte er seine Generalstabs-Kurse und durfte sich 2006/2007 am NATO Defense College in Rom weiterbilden. In der ehemaligen Informatikbrigade 34 hatte er die Funktion des stellvertretenden Kommandanten inne, im LVb FULW 34 war er gleichzeitig Kommandant Stellvertreter, Stabschef sowie Chef Einsatz- und Laufbahnsteuerung. Im LVb FU 30 ist er Kommandant Stellvertreter und Chef Einsatz- und Laufbahnsteuerung. Der passionierte Jäger und Bergsteiger lebt seit 22 Jahren im St. Galler Rheintal. bb

Neun Fallschirmaufklärer brevetiert

Etwas mehr Schweizer sein

Der Lehrverband Flieger 31 der Luftwaffe lud am Freitag, 5. Dezember 2008, zur Brevetierung der Fallschirmaufklärer des Jahrgangs 2008 ein. Im Saal des Tessiner Kantonsparlaments in Bellinzona konnten neun Wachtmeister ihr Brevet entgegennehmen.

David Marquis, Kommunikation Luftwaffe

«Hinter Ihnen liegt eine Zeit der Entbehrungen und der persönlichen Opfer. Doch nun haben Sie ihr hochgestecktes Ziel erreicht und bewiesen, dass Sie zu ausserordentlichen Leistungen fähig sind», sagte Oberst im Generalstab Beat Herger, Kommandant der Fallschirmaufklärer-Schulen, anlässlich der Brevetierung. Wie anspruchsvoll die Ausbildung war, lässt sich an der Zahl der erfolgreichen Absolventen ablesen: Von den 34 Rekruten, die im Januar 2008 in die Schule eingetrückt waren, konnten im Dezember lediglich neun ein Brevet entgegennehmen. «Um zu bestehen braucht es Ähnlichkeiten mit dem Tessiner Granit. Dieser ist hart, aber mit den richtigen Werkzeugen gut zu formen», erklärte Herger. So hätten sich die Anwärter während der Ausbildung sichtlich verändert: «Sie sind erwachsener geworden, haben eine andere Werthaltung und die Leistungsfähigkeit hat neue Dimensionen erreicht. Darauf dürfen Sie stolz sein!» Brigadier Peter Egger, Kommandant des Lehrverbands Flieger 31, fügte an: «Sie haben ihre Spezialistenausbildung bestanden und stehen heute zurecht im Mittelpunkt. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern, denn in Ihrer Funktion werden Sie die Luftwaffe und die Armee einem breiten Publikum näherbringen.» Er fügte an, dass die Fallschirmaufklärer mit ihren überdurchschnittlichen Fähigkeiten für die Armee von grosser Bedeutung sind und deshalb bei Bedarf kurzfristig aufgeboden werden können.

Unabhängigkeit und Wohlstand bewahren

Luigi Pedrazzini, Tessiner Staatsrat, hiess die Festgemeinde im Saal des Tessiner Kantonsparlaments willkommen. In seiner Ansprache

wechselte er mühelos zwischen drei Landessprachen. «Sie haben eine der anspruchsvollsten Ausbildungen in der Schweizer Armee hinter sich und sind nun bereit, selbst schwierige Aufträge im Interesse des Landes zu erfüllen», so Staatsrat Pedrazzini. Die Fallschirmaufklärer hätten den Leitsatz «Einer für alle, alle für einen» verinnerlicht. Es gelte aber auch den zweiten Teil davon – also «alle für einen» – nicht aus den Augen zu verlieren: «Wir müssen diese jungen Männer unterstützen, damit das Land Unabhängigkeit, Freiheit und Wohlstand bewahren kann.» Renato Ramazzina, stellvertretender Gemeinderat in Bellinzona, bekräftigte dies mit den Worten: «Das Schweizervolk braucht Sie und blickt mit Hoffnung auf Ihre Fähigkeiten.» Und er fügte an: «Soldat zu sein heisst etwas mehr Schweizer sein als die anderen.»

Aufklärung hat Tradition

Marco Jorio, Chefredaktor des Historischen Lexikons der Schweiz und Vater eines der frisch brevetierten Fallschirmaufklärer, warf einen Blick in die militärische Geschichte der Stadt Bellinzona. Die strategische Bedeutung des an wichtigen Handelswegen gelegenen Bellinzona kann man bereits an den drei Burgen ablesen, die zum Unesco-Welterbe ernannt wurden. Jorio schilderte, wie sich Eidgenossen und Mailänder um die Herrschaft über Bellinzona stritten. «Bereits vor 530 Jahren setzten die Eidgenossen Aufklärer ein. Damals waren dies in der Regel sehr junge Leute, manchmal als Eierverkäufer getarnt», erklärte er und fügte an: «Ich bin froh, dass heute neun gut ausgebildete Fallschirmaufklärer brevetiert wurden und dass sich die Schweizer Armee nicht mehr auf Eierverkäufer verlassen muss.» ■



Schulkommandant Oberst im Generalstab Beat Herger gratuliert einem der Absolventen.



Die neun Fallschirmaufklärer des Jahrgangs 2008 kurz nach der Brevetierung in Bellinzona.

Zu Besuch im SPHAIR-Kurs der Fallschirmaufklärer

Eine Dreiviertelminute Hochgenuss



Sichere Landung: Bis auf den Quadratmeter genau müssen Fallschirmaufklärer ihren Landeraum platzieren.

Auf ihrem langen Weg in die berühmte Fallschirm Aufklärer Kompanie 17 legen ambitionierte junge Männer auch einen zivilen Sprungkurs ab. Dort setzen sie sich während vier Wochen intensiv mit Materie, Theorie und Praxis auseinander. Einer von fünf Kursorten in der Schweiz ist Grenchen. Ein Augenschein.

Sdt Moritz Marthaler, Fachstab Komm LW

«Wir kommen zum Debriefing», wiederholt Michel Remund, etwas schärfer. Das Gelächter verstummt und die vier jungen Männer fokussieren sich auf die Analyse ihres letzten Absprungs. Konzentriert blicken sie nach vorne, stellen Fragen, lassen den Sprung noch einmal Revue passieren und imitieren die Schirmöffnung als Trockenübung. Das Instruktorenduo, Michel Remund und Christian Schrepfer, hat die Anwärter zuvor genau beobachtet. Einer bleibt jeweils am Boden, der andere springt mit. Ein Fallschirmsprung verlangt – selbstverständlich nicht nur im SPHAIR-Kurs – minutiöse Vor- und Nachbereitung: Die Ausrüstung wird, bis zum Erreichen des Brevets, durch einen Sprunglehrer kontrolliert und das Vorgehen in der Luft besprochen. Nach der Landung in der vorgegebenen Zone wird der Schirm für den nächsten Einsatz vorbereitet und der absolvierte Sprung im Detail besprochen. Die Kursgrösse von nur vier Teilnehmern ist für

die Instrukturen angenehm, normalerweise betreuen sie gegen zehn junge Erwachsene. «Natürlich profitieren sie enorm. Die Zusammenarbeit ist sehr intensiv», sagt Michel Remund, der den gleichen Weg gegangen ist. Er ist Offizier in der Kompanie 17. Schrepfer und Remund arbeiten individuell mit ihren Schülern: Wer eine Figur am Himmel nicht sauber zeigt, wiederholt diese beim nächsten Absprung, auch wenn die Kollegen schon



Der Höhenmesser ist eine unverzichtbare Orientierung.

weiter sind. Rücksicht und Teamwork werden gross geschrieben. Die Teilnehmer erledigen den Einkauf der Lebensmittel, verschieben und kochen gemeinsam.

Warten auf Sprungwetter

Am dritten Kurstag bleibt der Himmel über Grenchen grau. Kein einziger Sprung ist möglich. Somit ist Zeit fürs grosse Lernen. Schliesslich will man die Theorieprüfung so schnell wie möglich hinter sich bringen. Die vier jungen Männer lernen selbständig, stellen in Kurzvorträgen die Ausrüstung vor und müssen den Instrukturen melden, sobald sie sich als Team zur Prüfung bereit fühlen. Remund weiss, was man von Jugendlichen verlangen kann und wie man sie motiviert. Zusammen mit Schrepfer leitet er bereits den sechsten Kurs. Die beiden sind ein eingespieltes Team. «Das sind junge Erwachsene, ich will ihnen nicht Stück für Stück vorkauen. Gleichzeitig ist ab und zu etwas Schärfe nötig, um das Ganze in einem disziplinierten Rahmen zu halten», erklärt Remund das Gleichgewicht zwischen Leine und Laissez-faire. Das soll den künftigen Rekruten schliesslich helfen, einander auch nach dem Sprung – wenn nötig – beizustehen. Den persönlichen Vorlieben zum Trotz, die Gemeinschaft muss funktionieren, grosse Zeit für Dispute bleibt

kaum. Der Tagesablauf ist happig für die jungen Menschen. Frühmorgens um sechs steht Sport auf dem Programm, danach wird je nach Wetter gesprungen oder gebüffelt. Militärischen Vorzeichen zum Trotz – das Verhältnis bleibt freundschaftlich zivil, das Du ist eine Selbstverständlichkeit. «Kasernen-Drill werden sie noch früh genug erfahren. Hier geht es ums Fallschirmspringen, nichts weiter», sind sich Michel Remund und Christian Schrepfer einig. Die langjährige Erfahrung des Instruktorenduos ermöglicht eine klare Einschätzung der Teilnehmer. «Für die vier Jugendlichen dieses Kurses bin ich sehr zuversichtlich», sagt Remund schon am dritten Tag. Er habe aber auch andere Erfahrungen machen müssen. Viele kämen ungenügend vorbereitet in den Kurs, sportlich und mental. «Diese Ausbildung verlangt volle Hingabe. Einige stellen sich darin eine Pflichtübung vor, ähnlich dem Nothelferkurs fürs Autofahren.»

Nur ein Etappenziel

Tatsächlich nimmt die SPHAIR-Ausbildung einige Jahre in Anspruch und beginnt bereits im 16. Lebensjahr. Die neu gestaltete, auf dem Internet basierende, Ausbildungsplattform der Luftwaffe beinhaltet die Lehrgänge zum Fallschirmaufklärer und zum Militärpiloten. Der Weg in die Fallschirm-RS beginnt mit einem eintägigen Screening. Dort stehen vor allem grundsätzliche, physische Eignungstests an. Danach wird in zwei Kursen zu zwei Wochen die zivile Fallschirmlizenz erworben, bevor in einer letzten Abklärung die Tauglichkeit für den Lehrgang zur Spezialeinheit bestimmt wird. Dieser lange Weg nimmt nicht nur Zeit, sondern auch Geld in Anspruch. Der zweite SPHAIR-Kurs kostet die Teilnehmer zwischen 250 und 500 Franken, je nach Kursort. Aufgewogen wird dieser zeitliche und finanzielle Aufwand der fliegerischen Vorschulung während der Rekrutenschule, wo die Armee die Kosten für das vielseitige Training übernimmt. In 43 (Unteroffiziere) respektive 58 Wochen (Offiziere) erhalten die Aufklärer eine umfassende Ausbildung in Waffengebrauch, Nachrichtendienst, Überleben im Gebirge und anderem mehr. Dazu steigen die Anforderung im fallschirmtechnischen Bereich laufend an: Sprünge mit Sauerstoffgerät aus bis zu 7600 Metern Höhe, Wasser- und Nachtlandungen, und so weiter. Es wird fortlaufend selektioniert. Die Anwärter müssen sich immer wieder bewähren. Für die Teilnehmer selbst stehen bei der ganzen Prozedur verschiedene Ziele im Vordergrund, nicht alle absolvieren die Ausbildung primär wegen des Fallschirmspringens (siehe Kasten).

Der Tag endet wie er angefangen hat: Ohne Praxis und mit viel Theorie. Die Ta-



Michel Remund (links) geht mit seinen Schülern das Programm für den Sprung durch.



Einsteigen will gelernt sein, denn im Porter sind die Platzverhältnisse knapp.



Unmittelbar vor dem Absprung herrscht volle Konzentration, jede Bewegung muss sitzen.

gesplanung muss im SPHAIR-Kurs äusserst flexibel erfolgen, da sich alles den wetterabhängigen Sprüngen unterordnet. So bereitet die Gruppe ihr Nachessen selber zu, um auf Wetterumschläge entsprechend reagieren zu können. Bei schlechtem Wetter bleibt den Anwärtern jedoch nur etwas übrig: Auf wolkenlosen Himmel hoffen und weiterlernen.

Die jungen Männer stehen am Anfang einer langen Ausbildung. Der Weg zum Fallschirmaufklärer ist weit. Motivation und Engagement sind aber vorhanden, schliesslich zehren sie während der harten Ausbildung vom höchsten Lohn des Fallschirmspringens: Einer Dreiviertelminute Hochgenuss im freien Fall. ■

Berufliche Perspektive



Fabian Duss ist 20 Jahre alt und wohnt in Kriens. Seit er an der Luzerner Geschäftsmesse zufällig an einer Demonstration der Fsch Aufkl Kp 17 vorbeigekommen ist, lässt ihn der Gedanke an diese vielseitige Ausbildung nicht mehr los. Sein Ziel ist diese RS. Das Fallschirmspringen empfindet er als netten Nebeneffekt. Der gelernte Elektromonteuer sieht im Militär seine beruflichen Perspektiven. Eine Laufbahn als Berufsoffizier kann er sich gut vorstellen. Dem Meteo-Freak Duss gefällt vor allem, dass im Kurs das Wetter eine wichtige Rolle einnimmt.



Sebastian Egli, 19 Jahre alt, Informatiker, wohnt in Rapperswil-Jona. Parallel zum Fallschirmaufklärer absolviert er die fliegerische Vorbildung zum Militärpiloten. So hält er sich noch eine zweite Möglichkeit offen, damit sein Traum vom Fliegen verwirklicht werden kann. Das Interesse an der Fliegerei hat er von seinem Vater geerbt. Dieser ist Linienpilot. Egli ist begeistert vom Kurs, kritisiert einzig, dass nicht alle Instruktoeren bis ins Detail gleich unterrichten. So hat er beispielsweise zwei Verfahren für den Absprung erlernt, eines im ersten, ein anderes im zweiten SPHAIR-Kurs.



Für die spätere Analyse wird auch die Landung aufgezeichnet.



Verschlaufpause nach der Landung.

Bilder: Peter Brötschi

Fliegerabwehr aus einer Hand

Alles aus einer Hand, Leistungen über das ganze Spektrum der Armee, ES 08/11 bereits umgesetzt: Dies sind drei entscheidende Vorteile, die in ihrer Summe den Lehrverband Fliegerabwehr 33 als Organisation kurz, stimmig und einzigartig charakterisieren. Der folgende Beitrag beleuchtet die Rekruten-, Unteroffiziers- und Offizierslehrgänge im LVb Flab 33.

Br Marcel Amstutz, Kommandant LVb Flab 33

Das gesamte militärische Leben eines Fliegerabwehrsoldaten manifestiert sich im Lehrverband Fliegerabwehr 33 (LVb Flab 33). Ob Rekrutenschule oder Wiederholungskurs, ob Technischer Lehrgang Flab für angehende Abteilungskommandanten oder die Schöpfung und Verbreitung der Bodengestützten Luftverteidigungsdoktrin (BODLUV Doktrin), es bleibt im Aufgabengebiet des LVb Flab 33. Mit der frühen Umsetzung des Entwicklungsschrittes 08/11 (ES 08/11) per 1. Januar 2009 wurden doktrinale, organisatorische, ausbildungsbezogene, materielle und personelle Massnahmen eingeleitet. Der Lehrverband ist jetzt in der Umsetzung und will die Jahre 2010 und 2011 zur Festigung ES 08/11 nutzen. Die Leistungen und Fähigkeiten des Lehrverbands bedienen das gesamte Einsatzspektrum der Armee. Man ist auf Kurs – und bereit – die Herausforderung anzunehmen.

Das Hauptthema in diesem Beitrag sind die Grund- und Weiterbildungslehrgänge. Einleitend werden aber die Aufträge, Leistungen und Mittel der Bodengestützten Luftverteidigung (BODLUV) kurz beleuchtet, um den Gesamtrahmen Lehrverband Flab im Betrachtungsfeld zu halten.

Dreiteiliger Auftrag

Der Auftrag des Lehrverbands Flab 33 ist dreiteilig. Die Erreichung und Erhaltung der Grundbereitschaft gilt als Grundlast über die Zeit. Die Sicherstellung von Bereitschaftsformationen und Echteinsätze ändern in Abhängigkeit der Aufträge im Rahmen der Existenzsicherungsoperationen jährlich. Die notwendigen Leistungen werden durch die Einsatzbezogene Ausbildung (EBA) generiert. Die EBA fällt in Abhängigkeit des Auftrages in Inhalt, Umfang, Dauer und Komplexität unterschiedlich aus. Die Leistungen im Rahmen einer Existenzsicherungsopera-

tion unterliegen schon nur in Kräfteansatz und Durchhaltefähigkeit zu einer Raumsicherungsoperation grossen Unterschieden. Dadurch nimmt die Qualität der Grundbereitschaft eine entscheidend wichtige Rolle ein. Die Grundbereitschaft muss eine Operationstyp-unabhängige Qualität erreichen, um dem noch nicht bekannten Delta zur Einsatzbereitschaft gute Voraussetzungen zu schaffen. Oder kurz gesagt: Die Grundbereitschaft BODLUV ist der grösste gemeinsame Leistungsnenner über alle Lagen.

Die Qualität bewahrt

Der ES 08/11 hat die BODLUV von 15 auf 9 aktive Abteilungen, beziehungsweise von 256 auf 160 Feuereinheiten reduziert. Eine markante Verringerung der Quantität und somit nicht zuletzt der Durchhaltefähigkeit. Dennoch: die Qualität wurde mit dem Erhalt der drei Flabsysteme Mittlere Flab (M Flab), Rapier und Stinger bewahrt. Die Synergien



Die Stinger-Feuereinheiten werden vom Kommando Sichtwetterflab in Payerne ausgebildet.

Grundbereite Fliegerabwehrverbände

Erreichung Stufe Gruppe / Zug in Schulen
Erhalt Stufe Einheit / Abteilung in WK

Bereitschaftsformationen

2009: 2 Stinger Abteilungen

Erfolgreiche Einsätze

2008: 4x AMBA CENTRO in GEN und BER, EURO 08, WEF 08
2009: WEF 09, ...

Die Aufträge des Lehrverbands Fliegerabwehr 33 für das laufende Jahr.

zu nutzen und mittels Einsatz und Ablösung über die Systemgrenze hinaus die Durchhaltefähigkeit zu optimieren bleibt möglich. Die Miliz ist der Erfolgsfaktor des Lehrverbands Flab 33.

Alles aus einer Hand bedeutet auch hoher Koordinationsbedarf der personellen Ressourcen. Obschon alle Mitarbeiter einer Organisation unterstellt sind, erfüllen sie ihre Aufträge im Zuge des Servicemodells des Lehrverbands bei verschiedenen Kommandos und an verschiedenen Standorten. Flexibilität, Kompetenz und Verantwortung werden erwartet und erbracht. Die Mitarbeiter bilden somit das Rückgrat.

Eine gemeinsame Philosophie

Nach diesen Grundlagen wir nun die Grund- und Weiterausbildung (GWA) im Lehrverband Flab 33 erklärt. Dabei wird aufgezeigt, wie die Produkte «Grundbereite Feuereinheiten (FE) und Gruppen» sowie «Grundbereite Züge» im Lehrverband generiert werden und wie die Kaderselektion umgesetzt wird. Im Lehrverband Flab 33 existieren viele Funktionen, drei Systeme, zwei Kommandos, aber nur eine Philosophie. Vorweg ist als erste Besonderheit auf die organisatorische Struktur hinzuweisen, welche die Prozessanalyse der verschiedenen Waffensysteme M Flab (MIKA), Mob Flab Lwf (RAPIER) und L Flab Lwf (STINGER) hervorbrachte. Die Grund- und Weiterausbil-

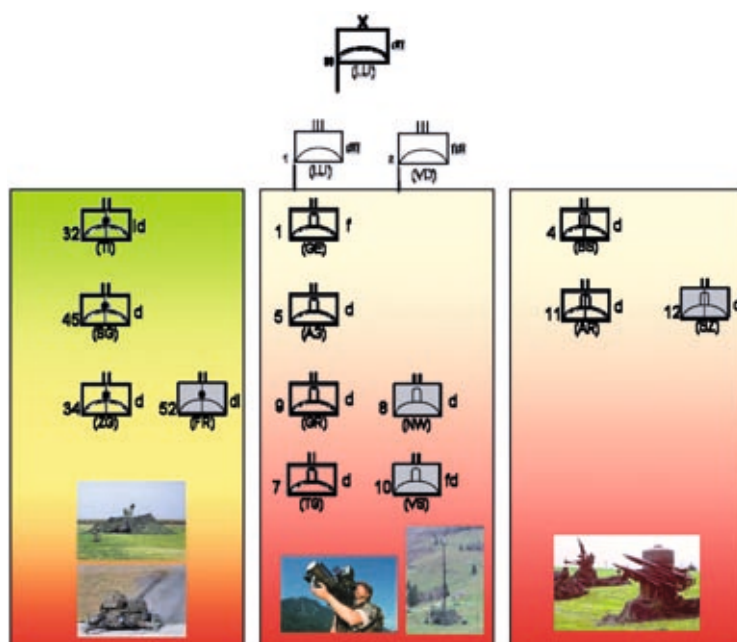
dung für die Allwetterflab (M Flab, RAPIER und Übermittlung) findet am Standort Emmen und diejenige für die Sichtwetterflab (STINGER) am Standort Payerne statt. Somit bestehen zwei Kommandos die sowohl die Soldaten (Sdt) in der Rekrutenschule (RS), die Gruppenführer (Grfhr) in der Unteroffiziersschule (UOS) und die Zugführer (Zfhr) in der Offiziersschule (OS) ausbilden.

Der Ausbildungsprozess wird dabei für die unterschiedlichen Bedürfnisse der Funktionen und Hierarchiestufen der Waffensysteme von A bis Z aus einer Hand entwickelt und umgesetzt.

Als zweite Besonderheit ist auf die standardisierte und intensive Ausbildung sowie die permanente Leistungsüberprüfung hinzuweisen, die in beiden Kommandos vergleichbar ausgestaltet ist. Somit werden einzelne Funktionen zentral für den Lehrverband an einem Standort ausgebildet. Zum Beispiel werden bis zur 15. RS Woche alle Übermittlungssoldaten in Emmen und alle Nachrichtensoldaten und Kommandosoldaten mit dem Bereich Sicherung in Payerne ausgebildet.

Miliz-Zugführer vom ersten Tag an

Die Allgemeine- (AGA) und die Funktionsgrundausbildung (FGA) findet in den RS Wochen 1 bis 11 statt. Nach dem Einrücken folgen 13 Wochen AGA und FGA im Rahmen eines Ausbildungszuges, der vom ersten Tag an von einem Miliz-Zugführer geführt wird. Dabei wird er durch Ausbildungsunteroffiziere sowie Unteroffiziere im Praktikum ebenfalls vom ersten Tag an unterstützt. Spätestens nach der ersten Woche hat jeder Angehörige der Armee (AdA) seine Funktion und spätestens nach der zweiten Woche hat jeder seine Doppelfunktion als Fahrer, Gefechts Ordonnanz/ ABC Spürer oder



Die Milizformationen des Lehrverbands Fliegerabwehr 33 (Mit grauem Hintergrund: die Reserveabteilungen).



Eine Stellung der Mittleren Flab im Rahmen der Verbandsausbildung.

Versorger. In Emmen übernehmen angehende Zugführer im Grad des Oberwachtmeisters und angehende Gruppenführer im Grad des Obergefreiten am ersten Tag ihre Gruppen und Züge. Die Doppelfunktion Fahrer wird in der ersten Woche bestimmt, hingegen werden ABC Spürer und Detachementsköche in der sechsten RS Woche erst definitiv festgelegt. Der Ausbildungsstand in der AGA wird kontinuierlich geprüft und inspiziert. Das Wissen und Können im Rahmen der FGA wird nebst den ständigen Tests mittels einer umfassenden Funktionszwischenprüfung sowie mit der Funktionsschlussprüfung abgegriffen.

Gruppen werden zertifiziert

In der 12. RS Woche beginnt die Gruppenausbildung. Mitten in dieser Phase startet ab der RS Woche 14 auch die Verbandsausbildung 1 (VBA 1). Dabei verschiebt die Truppe von Payerne nach Grandvillard bei Greyerz und die Truppe von Emmen bezieht teilweise Aussenstandorte. Die Phase der Gruppenausbildung wird in der 15. Woche mit der Zertifizierung der Gruppenleistung abgeschlossen.

Nach der erfolgreichen Zertifizierung wird am Montag der 16. RS Woche in Emmen eine Mittlere Flab Batterie 90 ad hoc, bestehend aus Kommandozug, Übermittlungszug, IMFS Zug und M Flab Feuerseinheiten gebildet. In Grandvillard beübt im gleichen

Zeitraum der Batteriekommandant seine Lenkwaffenzüge (STINGER), den Beobachterzug (ALERT) und den Mobilten Flab Lenkwaffen Zug (RAPIER) aus Emmen mittels technisch-taktischer Übungen. Für die Truppe geht es darum, die gelernten BOD-LUV Standards in den 24 Stundenbetrieben zu festigen. Im Fokus stehen jedoch die Chefs, die in dieser Phase lernen, diese Standards mit ihren Soldaten zu kommandieren, kontrollieren, korrigieren und durchzusetzen (KKKD).

Kanonenschiessen in S-chanf

Am Freitag der 17. RS Woche verschieben der Kommandozug, der Übermittlungszug sowie der IMFS Zug von Emmen nach Grandvillard und bilden dort zusammen



ALERT-Beobachtungsgruppe.

mit dem Beobachterzug von Grandvillard die Leichte Flab Lenkwaffen Stabsbatterie 93 (L Flab Lwf Stabsbtr 93) ad hoc. Parallel dazu verschiebt sich die M Flab von Emmen nach S-chanf ins Bündnerland, um während drei Wochen mit dem Schiesskurs die Grundausbildung abzuschliessen. Für die M Flab wird die Phase der Verbandsausbildung in der 20. Woche mit der Zertifizierung im «Scharfen Schuss» auf dem Flab Schiessplatz S-chanf abgeschlossen. Ab Montag der 18. RS Woche beübt in Grandvillard der Chef VBA 1 die L Flab Lwf Stabsbtr 93 und die L Flab Lwf Btr 93 ad hoc. Bei diesen Übungen geht es für die Truppe und die Chefs darum, das Gelernte in der Praxis anzuwenden und die Zusammenarbeit in den Batterien zu erleben und zu vertiefen.

Inspektion durch den Brigadier

In der 17. Woche inspiziert der Kommandant Lehrverband Fliegerabwehr 33 die M Flab Btr 90 ad hoc im Rahmen der Inspektionsübung CHES JUNIOR. Für die GWA in Payerne steht die 20. RS Woche ganz im Zeichen der viertägigen Inspektionsübung durch den Brigadier. In allen CHES JUNIOR geht es darum, einerseits die Leistungsfähigkeit der Feuerseinheiten, Gruppen und Züge zu überprüfen und andererseits über verschiedene Lehrgänge die Vergleichbarkeit in der Qualitätsfrage zu ermöglichen um mittels dem DOAMP-Verständnis mit-

tel- und langfristig zu optimieren (DOAMP: Doktrin, Organisation, Ausbildung, Material, Personal).

Kader werden ausgewählt

Unter der Leitung des Chefs Kaderselektion, der zuständigen Berufsoffiziere und der Klassenlehrer UOS werden in den ersten sieben Wochen mit allen Rekruten zwei bis drei Gespräche geführt. Aufgrund der Bedarfszahlen werden anschliessend die Gruppenführer, Zugführer, Quartiermeister (Qm), Feldweibel (Fw), Fouriere (Four) und Küchenchefs (Kü C) selektioniert. Die letzteren vier werden beim Lehrverband Logistik an den Standorten Sion und Thun ausgebildet und stehen für den nächsten Start wieder zur Verfügung.

Die Gruppenführer- und Zugführer-Anwärter werden von der 8. bis zur 15. Woche in der UOS an den Standorten Payerne und Emmen ausgebildet. Dort besuchen sie die Führungsausbildung und werden auf ihre spätere Funktion vorbereitet. Die Zugführer-Anwärter nehmen zusätzlich in der 12. Woche an der Kaderbeurteilung 2 teil und werden auf die Eignung zum Offizier vertieft geprüft. In den verbleibenden drei Wochen durchlaufen sie einen internen Selektionsprozess.

Augrund der Qualifikationen entscheidet der Kommandant GWA (Schulkommandant), wer die Gruppenführer-Funktion beibehält und wer den Weg zum Zugführer einschlagen kann. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die Durchlässigkeit gegeben und auch notwendig.

Gruppenführer früh integriert

Die Grfhr stehen bereits ab dem Kadervorkurs (KVK) beim nächsten Rekrutenschulstart zur Verfügung und werden in den folgenden Wochen noch vertieft durch die Klassenlehrer UOS auf ihre Funktion als Gruppenführer vorbereitet. Ab der fünften RS Woche werden sie dann ohne Einschränkungen als Gruppenführer im Grundausbildungslehrgang eingesetzt. In Emmen werden die angehenden Wachtmeister ab der ersten RS Woche uneingeschränkt als Gruppenführer eingesetzt und durch Berufskader im Rahmen von Kaderausbildungseinzeltagen gefördert.

Die Zugführer-Anwärter rücken im Anschluss an die UOS in den vierwöchigen zentralen Offizierslehrgang in Bern ein und absolvieren anschliessend die Offizierschule wiederum an den Standorten Payerne und Emmen. Sie stehen somit ab dem KVK des

übernächsten RS Starts als Zugführer zur Verfügung und leisten ihr Praktikum und den praktischen Dienst.

Möglichst viel führen

Der Rekrut durchläuft ein durch Prüfungen und Zertifizierungen abgestütztes Ausbildungsprogramm, bevor er in der Gruppe oder als Feereinheit die Leistung beweist. Die Grundbereitschaft wird im Rahmen der Inspektionswoche durch den Kommandanten Lehrverband Flab überprüft. Die Kader werden ab dem Beginn der Rekrutenschule beziehungsweise ab der fünften Woche in ihrer Funktion eingesetzt. Die Chefs erhalten somit die Chance, möglichst viel und ab Beginn zu führen – angeleitet und betreut durch die Berufskader. So wird Sicherheit erlangt, Vorbildwirkung erreicht und Vertrauen geschaffen.

Das Ende einer RS ist für Soldaten und Kader sehrwohl der Beginn in die VBA 2 im Folgejahr. Aber mehr noch: Die GWA bildet die wichtigsten Plattformen zur Gewinnung der zukünftigen Zeit- und Berufskader. Gute, motivierte und in der Anzahl genügend Berufskader sind entscheidende Faktoren, um fähige Kandidaten für den Militärberuf gewinnen zu können. Es ist ein wichtiger Teil



Rapier-Feereinheit beim Montieren der Lenkwaffen am Werfer.

der Aufgabe des Lehrverbands. Sie darf in ihrer Bedeutung nicht unterschätzt werden. Nicht die Quantität, sondern die Qualität muss bei der Auswahl der Mitarbeiter im Zentrum stehen. Die Lohnempfänger sind das Rückgrat. Die Soldempfänger sind der Erfolgsfaktor. Der Erfolg gelingt nur gemeinsam. Daran muss man denken.

Fliegerabwehr aus einer Hand

In diesem Beitrag war von der Rekruten-, Unteroffiziers-, und Offizierschulen der Fliegerabwehr die Rede. Als eigenständige Kommandos werden den GWA Kommandanten wichtige Aufgaben mit viel Verantwortung übertragen. Dennoch: eine isolierte Betrachtung dieser Lehrgänge wäre falsch. Es bedarf der Gesamtsicht über den Lehrverband Flab 33, um dem dreiteiligen Auftrag nachzukommen. Die Aufgaben, Leistungen und Produkte stehen im Zentrum. Der Mensch ermöglicht als wertvollste Ressource die Auftrags Erfüllung. Prozesse ermöglichen das Vorgehen, Schnittstellen würden dies erschweren. «Alles aus einer Hand» minimiert diese Schwellen. In diesem Sinn ist es ein enormer Vorteil sowohl die gesamte Ausbildung als auch Einsatzbereiche abdecken zu können. ■



Entschlussfassung während der Durchhalteübung des Offizierslehrgangs in Payerne.

Ziele 2009

1. Leistung

- Die Grundbereitschaft in Kernbereichen erreichen/erhalten und in weiteren Bereichen aufbauen.
- Die Echteinsätze 100% erfüllen.

2. Personal

- Die Grundbelastung reduzieren und ausgleichen.
- Die Frontnähe leben.
- Die Weiterbildung planen und umsetzen.

3. Umsetzung Entwicklungsschritt 08/11

- Den Entwicklungsschritt 08/11 im Jahr 2009 umsetzen
- Im Folgejahr in die Konsolidierungsphase übergehen.

4. Weiterentwicklung

- Die nächste BODLUV definieren und in Luftwaffe und Armee nachhaltig verankern.
- Inhaltlich, prozessual und strukturell die für uns notwendigen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Armee schaffen.

5. Kommunikation

- Die Zusammenarbeit mit Partnern bewusst suchen und pflegen.
- Zeitgerecht und stufengerecht informieren.

Agenda

27.6.2009	Air Power 09 der Österreichischen Luftstreitkräfte mit der Patrouille Suisse www.airpower09.at	Zeltweg, Österreich
4.7.2009	Patrouille-Suisse-Jubiläum – 45 Jahre mit der Patrouille Suisse und dem PC-7 TEAM www.hunterverein.com	Mollis
18. – 19.7.2009	Royal International Air Tattoo mit PC-7 TEAM und F/A-18 Display www.airtattoo.com	Fairford, England
7.-29. 8.2009	Edinburgh Military Tattoo erstmalig mit Repräsentationsorchester des Schweizer Armeespiels www.militaermusik.ch , www.edintattoo.co.uk	Edinburgh, Schottland
8.8.2009	Seenachtfest Rapperswil mit dem PC-7 TEAM und dem Super Puma Display Team www.seenachtfest2009.ch	Rapperswil
27. – 28.8.2009	Sommer-Armeemeisterschaften (SAM) www.armeewettkaempfe.ch	Wangen a. A.
29. – 30.8.2009	Dittinger Flugtage 2009 mit der Patrouille, dem Super Puma Display Team und den Fallschirmaufklärern, www.flugtage.ch/flt09/d	Dittingen
1.9.2009	Arbeitgebtag an der Generalstabsschule der Höheren Kaderausbildung der Armee (HKA) www.hka.ch	Luzern/Kriens
16.9.2009	Arbeitgebtag an der Zentralschule der Höheren Kaderausbildung der Armee (HKA) www.hka.ch	Luzern
24. – 27.9.2009	Swiss Raid Commando www.src.ch	Westschweiz
2. – 11.10.2009	Foire du Valais mit VBS-Sonderausstellung www.foireduvalais.ch	Martigny
7. – 8.10.2009	Fliegerdemonstration Axalp www.luftwaffe.ch	Axalp



Bild: Luftwaffe