Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 168 (2002)

Heft: 2

Artikel: Luftpolizeidienst : aus der Praxis

Autor: Miescher, Alex

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-67918

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

zeuge des Zolls und der Polizei. Diese brauchen eine so genannte «diplomatic Clearance» des BAZL.

Bei nicht eingeschränktem Luftverkehr wird der Luftraum und die Einhaltung der Regeln durch die Flugsicherungsorgane der SKYGUIDE überwacht. Dies geschieht insbesondere mit Hilfe des Flugsicherungsradars. Luftfahrzeuge, welche die Luftverkehrsregeln schwerwiegend missachten oder die Lufthoheit verletzen, werden auf Anordnung des BAZL zur Identifikation durch die Luftwaffe abgefangen. Sie werden gegebenenfalls zum Verlassen des Luftraumes oder zur Landung aufgefordert.

Bei eingeschränktem Luftverkehr wird der Luftraum weiterhin durch die SKYGUIDE überwacht, diesmal aber in ihrer militärischen Funktion. Luftfahrzeuge, die einer Aufforderung nicht nachkommen, können durch die Luftwaffe zur Landung gezwungen werden.

Unter luftpolizeilichen Massnahmen versteht man also die Beschaffung und Verbreitung von Nachrichten, Identifikation von Luftfahrzeugen, welche die Luftverkehrsregeln schwerwiegend missachten oder die Lufthoheit verletzen, sowie Interventionen.

Identifikation

Die Identifikation kann mit technischen Mitteln erfolgen, indem die Übereinstimmung zwischen Radar-, Funk- und Flugplandaten festgestellt wird, oder mit Flugzeugen der Luftwaffe. Bei solchen Abfangmanövern oder Interzeptionen durch die Luftwaffe wird das Erreichen des Sichtkontaktes mit dem anderen Luftfahrzeug angestrebt, um Art, Zugehörigkeit und Kennzeichen desselben festzustellen. Die diesbezüglichen Verfahren sind im AIP der Schweiz publiziert, und es ist klar, dass dies von der Luftwaffe auch geübt werden muss. Im nachfolgenden Artikel wird die praktische Durchführung solcher Manöver erklärt.

Intervention

Eine Intervention ist ein Eingriff in die Entscheidung einer Luftfahrzeugsbesatzung über Flugwegwahl oder Fortführung eines Fluges, mit Einschluss von Gewaltandrohung oder mit unmittelbarem Waffeneinsatz, im Rahmen der jeweils gültigen Regelungen oder Auflagen. So dürfen bei nicht eingeschränktem Luftverkehr gegen zivile Luftfahrzeuge keine Waffen eingesetzt werden, ausgenommen bei Notstand und Notwehr wie zum Beispiel die Terrorakte gegen das World Trade Center in New York.

Gegen Staatsluftfahrzeuge, insbesondere Militärluftfahrzeuge, die ohne Bewilligung oder unter Missachtung der Bewilligungsauflagen den schweizerischen Luftraum benützen, dürfen Waffen eingesetzt werden, wenn sie den luftpolizeilichen Anordnungen nicht Folge leisten. Ziel einer Intervention ist in der Regel das Verlassen des schweizerischen Luftraumes oder die angeordnete Landung des Eindringlings auf einem schweizerischen Flugplatz. ■

René Aebersold, Prozessleiter Infrastruktur-Planung, 3003 Bern.

Luftpolizeidienst – Aus der Praxis

Alex Miescher

Grundsätze

Aus Sicht des Jagdpiloten stellt der Luftpolizeidienst (LPD) in Friedenszeiten die «Raison d'être» dar: Jederzeit und aus dem Stand muss er fähig sein, einen Luftpolizeidienst-Einsatz zu leisten. Die hohe Anzahl Überflüge über unser Land begründet an sich schon die Notwendigkeit einer rasch einsetzbaren, hoheitlichen Kontrolle. Dies um Verletzungen des Luftraumes zu dokumentieren oder aber, um im Sinne der Dissuasion Präsenz zu markieren.

Dementsprechend werden diese Einsätze bei Tag und bei Nacht mit hoher Priorität trainiert und vorbereitet.

Bei jedem Briefing wird der Fall angesprochen, wie im Verband reagiert wird, falls es zu einem LPD-Einsatz kommen sollte. Dabei werden folgende Fragen erörtert:

- Bis zu welchem Petrolstand wird der Auftrag angenommen?
- Wer führt die Interzeption?
- Was machen die Nicht-Beteiligten (in der Regel genügen zwei Flugzeuge)

Dabei wird auf den Ausbildungsstand der Besatzungsmitglieder Rücksicht genommen. Oberstes Gebot bleibt immer die Flugsicherheit.

© Schweizer Luftwaffe

Eine F-5F identifiziert ein Spezialflugzeug der US-Luftwaffe.

Vorbereitung und Beurteilung

Für einen Piloten spielt es keine Rolle, ob eine angeordnete Interzeption nur internen Übungszwecken dient oder ob die Aufforderung von einer externen Instanz, zum Beispiel vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), eintrifft. Stets sind dieselben Prinzipien drillartig anzuwenden, da sie einerseits die höchste Erfolgsrate gewährleisten und andererseits die Flugsicherheit als zentrales Element wahren.

Von der Einsatzzentrale kommt der Befehl, die laufende Luftkampfübung zu Gunsten eines Abfangeinsatzes abzubrechen. Sämtliche Verbandsmitglieder (manchmal bis zu acht beteiligte Flugzeuge) müssen den Übungsabbruch bestätigen. Gemäss den am Boden festgelegten Rollen erfolgt als Erstes die Beurteilung des Petrolstandes: Wie viel Flugzeit bleibt, bis zum Anflug übergegangen werden muss? Im F/A-18 hilft hier der Computer, welcher die genaue verbleibende Flugzeit, optimale Flughöhen und -geschwindigkeiten vorrechnet. Der bezeichnete Verband, in der Regel eine Patrouille (zwei Flugzeuge), wird in die allgemeine Richtung des abzufangenden Flugzeuges befohlen.

Dann erfolgen erste wichtige Angaben: Wo befindet sich das Zielflugzeug zurzeit ?

Falls es sich im Ausland befindet: Wo wird es voraussichtlich in den Schweizer Luftraum einfliegen? Wie hoch und wie schnell fliegt das Flugzeug?

Letztere beiden Angaben lassen bereits erste Schlüsse in Bezug auf die Flugzeugklasse zu.

Abfanggeometrie

In einem nächsten Schritt geht es darum, Radarkontakt zu erstellen. Besonders bei Interzeptionen in einer dicht beflogenen Luftstrasse ist die saubere Bestimmung des Zielflugzeuges wichtig: Oft befinden sich mehrere Flugzeuge am geografisch gleichen Punkt, nur um wenige hundert Meter in der Höhe separiert. Geschwindigkeit und Kurs können dann als Identifikationsmerkmale herangezogen werden.

Sobald Gewissheit über die korrekte Erfassung per Bordradar besteht, liegt die Hauptverantwortung für einen erfolgreichen Einsatz beim Verbandsführer: Er bestimmt unter der Prämisse einer sicheren und möglichst raschen Interzeption die Geometrie. Dabei ist der dritten Dimension spezielle Beachtung zu schenken, und eventuelle Höhenunterschiede sind abzubauen. Gerade in Luftstrassen ist für Höhenwechsel jedoch immer die Bewilligung der Bodenleitstelle einzuholen.

Was aus taktischer Sicht (frühe visuelle Erkennung durch wenig Höhenunterschied dank der Hilfe des natürlichen Horizontes) wichtig sein kann, wird vielleicht aus operationellen Gründen (andere Luftfahrzeuge) verwehrt. Idealerweise wird ein seitlicher Abstand von 40 000 Fuss (zirka 12 km) angestrebt, dies ermöglicht es, 15 Kilometer vor der Kreuzung eine Standard-Interzeptionskurve zu beginnen. Bei sehr schnell fliegenden Zielen sind die Werte entsprechend zu korrigieren (mehr Vorhalt), wogegen das Abfangen von langsamen Zielen in der Regel keine Probleme bietet, da die Geschwindigkeit mit diversen Massnahmen leicht reduziert werden kann (Sturzflugbremsen, Leerlauf, g-Aufbau).

In der Phase des Radarkontaktes sind 1000 Fuss (300 m) minimale Differenzhöhe einzuhalten. Aufgabe des Patrouillenfliegers ist es, mit seinem Radar als Redundanz bereit zu sein. Bei einem technischen Problem des Leaders muss er jederzeit die Führung übernehmen können.

© Schweizer Luftwaffe

Eine Mirage III RS identifiziert eine ungarische Antonov AN-26 (NATO-Code «Curl»).

Der visuelle Kontakt kann, am Tag, je nach Flugzeuggrösse auf einer Distanz zwischen 15 km und 3 km erwartet werden.

Angleichen

Sobald der visuelle Kontakt erstellt ist, darf auf die Höhe des abzufangenden Flugzeuges gewechselt werden. Das Angleichmanöver soll, wenn möglich, von links erfolgen, da der Bordkommandant des Zielflugzeuges das Manöver sehen soll. Der Patrouillenflieger nimmt derweil eine Position hinter dem abzufangenden Flugzeug ein und dient als Sicherungselement (Überwachung, im Konfliktfall mit einsatzbereiter Waffe).

Der fliegerisch anspruchsvollste Teil ist das Angleichen der Geschwindigkeit unter gleichzeitiger kontrollierter seitlicher Annäherung. Wieder unter dem Aspekt der Flugsicherheit soll dabei nur so nahe wie nötig geflogen werden. Die Verantwortung für die Verhinderung einer unkontrollierten Annäherung liegt dabei immer beim wendigen Abfangjäger und gilt auch dann, wenn das Zielflugzeug unvorhergesehene Bewegungen machen sollte.

Vor diesem Hintergrund erübrigen sich Diskussionen um Schuld oder Unschuld bei Kollisionen während Abfangübungen wie beispielsweise nach der Kollision in der Luft zwischen einem chinesischen Abfangjäger und einem amerikanischen Aufklärungsflugzeug vor der chinesischen Küste.

Identifikation

Wenn Geschwindigkeit und Position angeglichen sind, erfolgt die eigentliche Identifikation. Sie wird standardisiert durchgeführt und soll Aufschluss geben über

- Flugzeugtyp
- Immatrikulation
- Aussenlasten
- Antennen
- Evtl. spezielle Merkmale

Diese Angaben werden per Funk an die Einsatzleitstelle übermittelt und sind somit in Echtzeit verfügbar. Zudem werden sie vom bordeigenen Videosystem aufgezeichnet.

Auch wenn nicht in das Flugzeug hineingesehen werden kann, so lässt sich doch auf Grund dieser Angaben ein recht präzises Bild von der Rolle und einer möglichen Beladung machen.

So kann aus der Bemalung und der Immatrikulation eines Flugzeuges dessen Staffelzugehörigkeit und damit der primäre Einsatzzweck bestimmt werden. Wird dann noch, wie vom Autor beobachtet, während der Identifikation Chaff (Radardüppel) ausgestossen, so gibt dies weitere Hinweise über die Einsatzmöglichkeiten der Maschine.

Wegdrehen

Wenn die Informationen vom Boden quittiert werden, so ist die Identifikation abgeschlossen. Nicht jedoch die Interzeption. Es gilt, eindeutig wegzudrehen, um dem Zielflugzeug auch ohne Funkkontakt das Ende der Aktion anzuzeigen. Auch trainiert (in der Realität jedoch kaum gebraucht) werden die Manöver «Ausweichen» und «Landebegleitung», bei denen die abgefangenen Flugzeuge umgeleitet oder zur Landung auf einem Internierungsflugplatz begleitet werden.

Die Frage stellt sich, ob es für eine Abfangübung ein so modernes Gerät wie eine F/A-18 braucht: Natürlich sind unter Idealbedingungen Abfangübungen mit Tiger, Hawk oder gar Propellerflugzeugen denkbar. Sobald jedoch Parameter wie hohe Geschwindigkeit, Wolken, Nacht oder eine erhöhte Bedrohungslage dazukommen, ist ein Erfolg nur mit modernsten Mitteln möglich.

Zusammenfassung

Beim Luftpolizeidienst handelt es sich um einen **exklusiven, hoheitlichen Auftrag.** Die **visuelle Identifikation** kann nur mit **bemannten Flugzeugen** erfolgen. Die **Flugsicherheit** steht dabei **im Vordergrund.**

Die Verfahren und Abläufe sind **standardisiert und aus dem Stand zu beherrschen.** ■

Alex Miescher,
Militärberufspilot,
Major im Generalstab,
F/A-18-Pilot,
1530 Payerne.