

NOLDI und SIMBA auf Patrouille

Autor(en): **Trottmann, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **182 (2016)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-587006>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

NOLDI und SIMBA auf Patrouille

Erstmals reichte die Sperrzone LS-R 90 über dem Kongressstandort Davos am diesjährigen World Economic Forum auch im Engadin bis zum Grund. Während für die zivilen Piloten die fliegerischen Prozesse durch diese Anpassung etwas vereinfacht werden konnten, bedeutete es für die Controller der Bewegung und Koordination (BEWEKO) in der Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) in Dübendorf hingegen tendenziell mehr Arbeit als bisher.



SIMBA 9 unterwegs: In wenigen Minuten ist die Crew der PC-7 «on station».

Christian Trottmann

Die Einschränkungen von LS-R 90 gelten nicht nur für Flächenflugzeuge und Helikopter, sondern auch für die anderen Luftraumbenutzer wie Modellflugzeuge (inklusive Drohnen), Deltasegler oder Gleitschirme. Insgesamt zehn Flugverkehrsleiter der Skyguide koordinieren sämtlichen zivilen und militärischen Luftverkehr innerhalb der temporär eingerichteten Sperrzone während des World Economic Forum (WEF). Bisher benötigte ein Flugzeug im südlichen Teil der Zone, im Raum Bernina, erst ab der Höhe von 11 000 Fuss (rund 3300 Meter über Meer) eine Flugfreigabe und meldete sich dann über die Frequenz des militärischen Radars (MIL RADAR). Dies gehört seit dem diesjährigen WEF der Vergangenheit an. Neu muss jedes Luftfahrzeug, welches diese Zone zwischen Grund bis Flight Level FL 195 (rund 6000 Meter) befliegen will, im Voraus gemeldet und gebrieft worden sein.

Was bleibt, ist die obligatorische durch die Polizei geprüfte Akkreditierung eines

jeden Luftfahrzeugs, das sich in die Sperrzone begibt. Bis auf ein paar wenige Ausnahmefälle müssen alle betroffenen zivilen Flugzeuge einen Flugplan aufgeben und sich spätestens 30 Minuten vor effektivem Start beim PPR-Büro in Dübendorf

telefonisch anmelden. Das Kürzel PPR steht für «Prior Permission Required». Hier erhalten sie den zugewie-

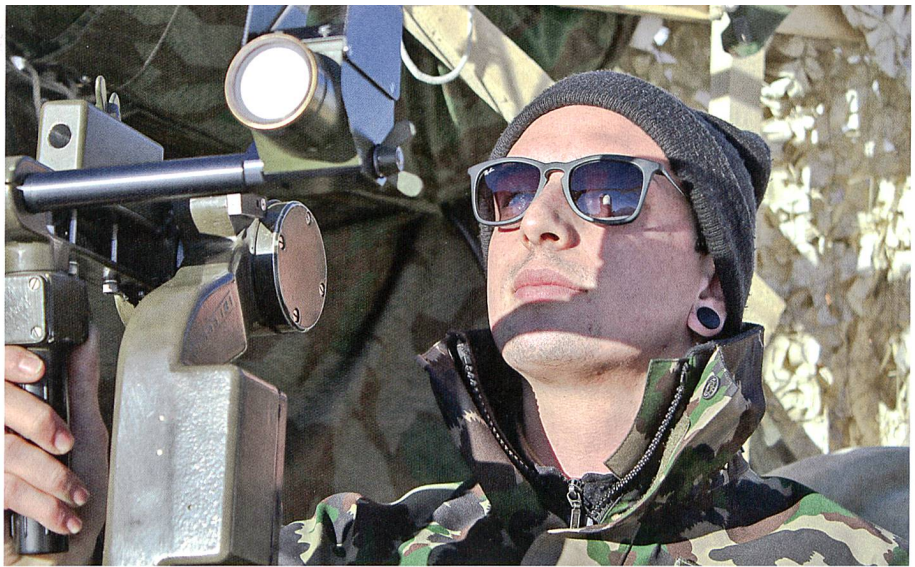
Gute Stimmung: Oberst i Gst Alex «Bugs» Miescher ist stolz auf seine «Bambinis».



senen Transponder-Code und Authenticate-Missionsnummer. Anhand dieser Identifikationsmerkmale kommunizieren die BEWEKO-Controller mit sämtlichen Luftfahrzeugen während deren Flug. Nur wer vor dem Einflug in die Sperrzone mit einem Radius von 45 Kilometern über Davos auf Aufruf des Controllers die Authenticate-Nummer bestätigen kann, darf in die Zone einfliegen.

CAP Samedan

NOLDI und SIMBA lauten die taktischen Rufnamen der Flugzeuge des PC-7-Detachements. Sie kommunizieren während der Mission laufend mit der taktischen Einsatzleitung in der EZ LUV. Der Hauptstandort dieser PC-7-Einsätze ist Dübendorf, von wo aus die NOLDIS im nördlichen Einsatzgebiet patrouillieren. Die SIMBAS, verantwortlich für den südlichen Teil, hingegen werden jeweils während des WEFs auf den höchstgelegenen Flugplatz von Europa in Samedan, 1700 Meter über Meer, verlegt. Rund 15 000 Flugbewegungen jährlich verzeichnet der Hochgebirgsplatz im Engadin. Hier ist ein achtköpfiges Detachement, bestehend aus Piloten, Bordoperatoren und Mechanikern stationiert. Oberst i Gst Alex «Bugs» Miescher führt seine «Bambinis» mit klaren Vorstellungen – auf und neben dem Platz. Nebst der eigentlichen militärischen Mission legt er grossen Wert auf regelmässigen Austausch mit den benachbarten militärischen Truppen, aber insbesondere auch mit den zivilen Partnern. Die Luftwaffe ist in Samedan Freund und Helfer.



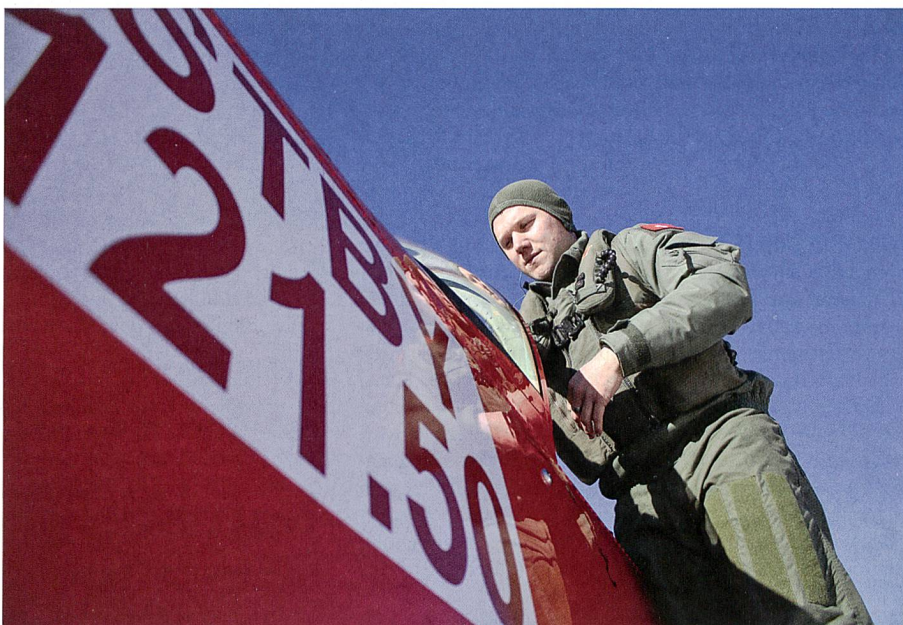
Sensorverbund Luftwaffe: Sämtliche Flugbewegungen werden auf dem Flugplatz Samedan beobachtet und in die EZ LUV übermittelt.

Beobachten in der Luft

Als letzte Flugzeuge am heutigen Tag haben SIMBA 9 und NOLDI 10 Kurs auf ihren jeweilig zugewiesenen Warteraum genommen. Tagsüber starten ab Dübendorf und Samedan verschiedene Patrouillen, um über neургalischen bzw. besonders gefährdeten Einflughältern ihre Combat Air Patrol (CAP) auf zirka FL 80 zu fliegen. Von hier aus können potenzielle Eindringlinge oder nicht gemeldete Luftfahrzeuge in mit Radar schwierig zu überwachenden Sektoren rechtzeitig erkannt werden. Eine der grossen Herausforderungen besteht darin, langsam und tief fliegende Flugzeuge im Gelände möglichst rasch zu entdecken. Ebenfalls zur Verdichtung des Luftlagebildes Recog-

Bereit zum CAP: Der Pilot startet zur nächsten Luft-Patrouille.

Bilder: VBS



nized Air Picture (RAP) tragen die im Rahmen des Sensorverbunds äusserst wertvollen Beobachtungs- und Nachrichtenposten bei. In der Luft sind es der Pilot sowie der hinten sitzende Bordoperator, die lückenlos und aufmerksam den Luftraum überwachen. Im Bedarfsfall können sie sofort reagieren. Ein zentraler Vorteil solcher Luftpatrouillen: Der Parallelflug mit einem Zielflugzeug erlaubt der PC-7- oder F/A-18-Besatzung direkten Einblick ins vermeintlich verdächtige Flugzeug bzw. ins Cockpit. Unregelmässigkeiten an Bord der Maschine können so rasch registriert werden. Dank klarer Absprachen im Vorfeld und intensiver Trainings sind die Besatzungsmitglieder der PC-7 oder Jets stets in der Lage, geeignete Massnahmen treffen zu können.

CAD, NOLDI und SIMBA

Falls es zu einer Identifikation im mittleren Luftraum kommt, fliegt die PC-7-Maschine auf Befehl des Chief Air Defense (CAD) in der EZ LUV zum entsprechenden Luftfahrzeug und versucht über die Notfrequenz 121,5 MHz, mit dem Piloten Kontakt aufzunehmen. Während bisher ein Handzettel mit dem Frequenz-Hinweis durch den Bordoperator hochgehalten werden musste, sind diese Zahlen nun neu am Flugzeugrumpf prominent angebracht und ersichtlich.

In dieser Phase der Identifikation werden bestimmte Auffälligkeiten am entsprechenden Flieger fotografisch dokumentiert. Gemäss Checkliste werden alle wichtigen Merkmale, wie beispielsweise der Flugzeugtyp, die Immatrikulation oder Farbe festgehalten und dem CAD rapportiert. Situativ werden dann zwei F/A-18 Hornet aus dem High CAP (FL 250) geordert. Falls sich die Lage zuspitzen sollte, ist es ihre Aufgabe, mittels Wing Rocking (Flügel-schwenken) und Flare-Warnschüssen zu intervenieren – dies mit dem Ziel,

Deine Füsse
werden sich
dankbar zeigen ...



Pluspunkte:

- Widerstandsfähig
- Plüschpolsterung
- Weicher Abschlussrand
- Abriebfestigkeit
- Gute Isolation
- Komfortabel
- Keine Fussblasen

Produkt-Name army/working
Art.-Nr. 40.030/2 auf
www.rohner-socks.com



WAFFEN- SAMMLERBÖRSE



18. – 20.03.16 MESSE LUZERN
Fr+Sa 10 – 18, So 10 – 17 www.waffenboerse-luzern.ch

Wirtschaftsnotiz

Nicht erst aus Schaden klug werden

Nach der Rückkehr aus unseren Ferien bemerkten wir, dass in unser Haus eingebrochen worden war. Die Balkontür war aufgebrochen, in der Wohnung herrschte ein grosses Durcheinander. Mein Fahrrad und eine Pendule waren weg. Was zahlt die Versicherung?

F. K. aus K.

Sehr geehrte Frau K., nicht nur Sie haben sich auf die Ferienzeit gefreut, sondern leider auch die Einbrecher. Diese machen dann aber nicht Pause, sondern sind besonders eifrig auf der Suche nach Häusern, deren Bewohner in den Ferien weilen. International vernetzte Banden melden aus beliebten Feriendestinationen, welche Autohalter auf Urlaub sind. Deren Wohnungen eignen sich besonders gut für einen ungestörten Einbruch. Daher ein kleiner Tipp: Als vorbeugende

Massnahme ist es ratsam, bei der Motorfahrzeugkontrolle die Autonummer sperren zu lassen. Hilfreich ist auch, wenn jemand regelmässig nach der Wohnung schaut und zumindest nach einem Einbruch gleich Anzeige erstatten kann. Natürlich sind auch bauliche Massnahmen und Alarmanlagen zu empfehlen, welche Einbrechern das Handwerk möglichst schwer machen und sie von ihrer Tat abhalten.

Kommt es dennoch zum Einbruch, wird der Schaden durch die Hausratversicherung gedeckt. Bei der Wahl dieser Versicherung sollten Sie darauf achten, ob neben den gestohlenen Gegenständen auch die Kosten fürs Aufräumen und die Reparaturen bezahlt werden. Ein weiteres Kriterium ist, ob die Versicherung nur den Zeitwert bezahlt oder den Neuwert zur Wiederbeschaffung der gestohlenen oder beschädig-

ten Gegenstände. Bei Bargeld und Kreditkarten sind bei Helvetia bis 20 Prozent der Versicherungssumme, höchstens aber 5000 Franken versichert. Einige Versicherungen wie etwa Helvetia bezahlen, falls nötig, sogar einen Beitrag an die psychologische Betreuung.

Besonders nach grösseren Anschaffungen sollte geprüft werden, ob die Versicherungssumme auch tatsächlich dem Wert des Hausrats entspricht. Dieser wird gerne unterschätzt, was dann bei der Leistung Kürzungen zur Folge haben kann. Schon bei einem Einpersonen-Haushalt in einer Einzimmerwohnung beträgt der durchschnittliche Wert des Hausrats um die 35000 Franken. 156000 Franken gelten als Mittelwert in einem Vier-Personen-Haushalt in einer Wohnung mit viereinhalb Zimmern. Bei besonders kostbaren Gegenständen wie Schmuck oder Uhren sollte eine

Zusatzversicherung geprüft werden.

Nicht versichert ist in der herkömmlichen Hausrat-Versicherung der Diebstahl auswärts. Greifen Langfinger in den Ferien nach der Kameraausrüstung oder lässt jemand das Fahrrad am Bahnhof mitlaufen, kommt die Versicherung nur auf, falls ein Zusatz «Diebstahl auswärts» besteht. Mit einer weiteren Zusatzversicherung, bei Helvetia «all risks» genannt, sind Sie auch versichert, falls Ihr Reisegepäck verloren geht, oder die Tiefkühltruhe zu Hause den Geist aufgibt und der Inhalt verdirbt.

Weitere Infos erhalten Sie unter www.helvetia.ch oder bei der Helvetia-Agentur in Ihrer Nähe.

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung.

Kommandoführung ist das A und O

Als Chef des Luftwaffenstabs haben Sie es sich zu Ihrer Aufgabe gemacht, die Kommandoführung bei Einsätzen der Schweizer Luftwaffe zu optimieren. Weshalb war dieser Schritt notwendig?

Aus Ressourcengründen haben wir uns in den vergangenen Jahren auf die Optimierung des Einsatzführungsprozesses konzentriert. Die Volltruppenübung STABANTE 15 hat mit der Unterstellung eines artfremden Bataillons des Heeres schliesslich zur Erkenntnis geführt, dass der Kommandoführungsprozess optimiert werden muss. Anders ausgedrückt: Insbesondere in JOINT-Operationen ist eine klare und einheitliche Kommandoführung essentiell. Deshalb wurde während des diesjährigen WEFs diese und damit auch das Battle Wheel im Einsatzverband Luft (EVL) konsequent gemäss der Führungs- und Stabsorganisation (FSO) gelebt. Dadurch wurde der Führungsrhythmus gegenüber früheren Jahren deutlich optimiert und komplettiert. Die Prozesse und insbesondere der Informationsfluss zu den anderen Einsatzverbänden konnten effizienter und durchgängiger gestaltet werden. Kernelement bildete das Lageverfolgungszentrum (LVZ), welches während des Einsatzes aufgebaut und laufend verbessert wurde. Das LVZ leistete dank der Erfahrung der Milizoffiziere schon nach kurzer Zeit einen wertvollen Beitrag zur Beschleunigung des Informationsflusses in alle Richtungen. Es war eingebettet in einen Kernstab mit Funktio-



Brigadier Werner Epper, Chef Luftwaffenstab.

nären aus allen Führungsgrundgebieten (FGG) des Luftwaffenstabes. Dieser Kernstab auf Stufe Kommando EVL bildete eine wichtige Ergänzung zur Einsatzleitung, welche für das eigentliche Kerngeschäft der Luftwaffe – die Einsätze mit Wirkung in der dritten Dimension – verantwortlich ist.

Können Sie ein praxisnahes Beispiel des diesjährigen WEF machen?

In den bisherigen WEF-Einsätzen wurden der Aufmarsch und die Rückführung jeweils von den zuständigen Lehrverbänden geführt und nicht durch den EVL. Erstmals nun wurden dieses Jahr auch die Anfangs- und Schlussphase des Einsatzes aus einer Hand durch den Kommandanten EVL, Divisionär Bernhard Müller, geführt. Damit wird die Anzahl Schnittstellen um ein

Vielfaches reduziert, was die Komplexität dieser zwei Phasen entsprechend vermindert und alle Beteiligten – auch die Direktunterstellten des Kommandanten EVL – einfacher zu führen waren. Zwecks Planung und Führung dieser Aktionen wurde ein Teil des Luftwaffenstabes als Stab EVL einsatzbezogen gegliedert und eingesetzt.

Welche Rolle spielt die WEA in dieser Prozessanpassung?

Klar ist, dass die Verringerung von Personal auch die Luftwaffe zu schlankeren und noch effizienteren Strukturen und Prozessen zwingt. Hier bedarf es künftig einer noch genaueren Personalplanung, um für jeden Einsatz der Luftwaffe einen einsatzfähigen und kompetenten Stab zu gewährleisten. Diese Verschlinkung bietet einige Vorteile. In den letzten Jahren hat sich die Positionierung der Luftwaffe im Gesamtrahmen verändert. Die Luftlage entwickelt sich weltweit sehr rasch und soll ständig neu beurteilt werden. Subsidiäre Einsätze zu Gunsten der Behörden im Inland, aber auch Spontanhilfe im Ausland müssen rasch und effizient geleistet werden können. Fast alle diese Einsätze haben JOINT-Charakter und brauchen deshalb eine einheitlich verständliche und kompatible Kommandoführung. Man kann abschliessend feststellen, dass die klassischen Stabsführungs-Disziplinen für die Luftwaffe stets wichtiger werden.



Einflug in LS-R 90: Über die Frequenz MIL RADAR wird der Flugverkehr koordiniert.

dass sich der Eindringling schliesslich kooperativ verhält.

Bei SIMBA 9 und NOLDI 10 ist und bleibt es an diesem späten Nachmittag ruhig auf dem CAP. Während NOLDI bis nach Einbruch der Nacht auf Patrouille bleibt und dann nach Dübendorf zurückkehrt, muss SIMBA aufgrund nicht vorhandener Pistenbeleuchtung in Samedan

spätestens 15 Minuten vor Nachtbeginn gelandet sein. Dann übernehmen die vier Mechaniker des Detachements. Für sie sind selbst die herrschenden Minustemperaturen von knapp 30 Grad unter Null im Engadin kein Problem – routinemässig warten sie die insgesamt vier PC-7 der Luftwaffe.

Erfahrungen mit LS-R 90

Erste Erkenntnisse zeigen, dass dank der neu gänzlich vom Grund bis FL 195 definierten Zone mit eingeschränktem Luftverkehr während des WEFs die Prozesse insbesondere für den zivilen Luftverkehr vereinfacht werden konnten. Gleichzeitig hatte diese Anpassung des Luftraums jedoch zur Konsequenz, dass mehr Flugzeuge als bisher durch die BEWECO-Controller über Funk mit Transponder-Code und Missionsnummer identifiziert

und für den Zoneneinflug autorisiert werden mussten. Im Rahmen des diesjährigen WEFs kam es insgesamt zu zwei Luftraumverletzungen, wovon eine als «Hot Mission» deklariert war bzw. die Schweizer Luftwaffe intervenieren musste. Auf die militärischen Flugoperationen hatte die angepasste Luftraumstruktur über Davos keine besonderen Auswirkungen. Auch dieses Jahr konnte der Auftrag des Einsatzes «ALPA ECO 16» in Zusammenarbeit mit allen zivilen und militärischen Partnern vollumfänglich erfüllt werden. ■



Oberstlt
Christian Trottmann
C Komm Stab Kdo Ei LW
ARGUS der Presse AG
8180 Bülach