

Der Gotthard zwischen Payerne und Alpnach

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 7

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630270>

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.



Der Gotthard zwischen Payerne und Alpnach

Eine intensive Planungs- und Trainingszeit ging dem Einsatz «GOTTARDO 2016» voraus. Aus der Ferne betrachtet, scheint der Einsatz ein ganz gewöhnlicher zu sein. Doch die geografische Trennung und gleichzeitige Nähe der Haupteinsatzgebiete Nord/Süd machten «GOTTARDO 2016» für den Lufttransport und den Luftpolizeidienst zu einem speziellen Einsatz.

Christian Trottmann

Irgendwo tief im Berg in der Zentralschweiz. Hier bereitet sich der Lufttransportverband LT 2 auf einen komplexen Einsatz vor. Es ist der 31. Mai 2016, der letzte Trainingstag vor «GOTTARDO 2016». Im Operation Center (OC) werden durch die WK-Soldaten sämtliche Helikopter-Missionen in zwei Gruppen geplant. Dies nach dem Grundsatz: Wer heute plant, führt morgen den Einsatz. Dieser Prozess garantiert maximale Missionskenntnis und minimalen Informationsverlust.

Leistungen für Polizei und zivile Partner

In diesem Wiederholungskurs sind nicht nur die Bedürfnisse des Bundessicherheitsdienstes für VIP-Transporte und der Kantonspolizeien für Überwachung und Transport von Interventionskräften zu erfüllen, sondern noch weitere Begehren anderer militärischer und ziviler Begünstigter. Truppentransporte oder Flüge zur Unterstützung des Grenzwachtkorps (GWK) beispielsweise. «Wir verfügen im Operation Center über sehr viel mehr Kompetenzen als bei anderen Einsätzen.

So koordinieren die knapp zehn Planer im Planungs- und Führungsrhythmus direkt mit den unterschiedlichsten Kunden und erhalten nach Missionsende gleich ein Feedback zur geleisteten Arbeit. Diese Vielseitigkeit macht den Betrieb sehr dynamisch», meint Major Oliver Bachmann, verantwortlicher Chef Einsatz.

F/A-18 in Payerne: Bereit für Mission «GOTTARDO 2016».

Bilder: VBS



Training in Alpnach: Rund 20 Helikopter stehen fast pausenlos im Einsatz.

Starke Miliz-Leistung

Sämtliche wichtigen Details wie Anflugkarten, Landeplätze und Koordinaten, Ansprechpersonen sowie Auf- bzw. Abladeort werden im Mission-Dossier zuhanden der Piloten zusammengefasst. Was normalerweise die Crew-Mitglie-

der selbständig erledigen, bereiten im Rahmen von «GOTTARDO 2016» die Miliz-Armeeangehörigen für die Miliz- und Berufspiloten auf. Die gesammelten Informationen zur Mission ermöglichen ein hochwertiges und detailliertes Flugbriefing und anschliessendes Debriefing.

Die Besonderheiten dieses Einsatzes, welcher lediglich einen kurzen Höhepunkt des diesjährigen Wiederholungskurses bildet, sind vielfältig. Dieselben Luft- und auch Bodenmittel, die üblicherweise am Jahrestreffen des WEF in Davos zum Einsatz kommen, wurden auch für «GOTTARDO 2016» aufgegeben. Im Gegensatz zu Davos gilt es hier, gleich zwei eingeschränkte Lufträume nördlich und südlich der Alpen gleichermassen mit Sensoren und Effektoren abzudecken. Rund 600 Soldaten des Lufttransportverbandes 2 unterstützen vor und hinter den Kulissen den sicheren Ablauf dieses international beachteten Staatsakts.

«Die geografische Trennung Nord/Süd und die damit verbundenen meteorologischen Einschränkungen aufgrund des Gotthardmassivs zwingen die Helikopter-Operationen, mit noch grösserer Reserve als üblich zu planen. So wurde beispielsweise wegen einer angekündigten Schlechtwetterfront bereits



Perfektes Zusammenspiel: WK-Soldaten nehmen den Super Puma in Empfang.



einige Tage im Voraus entschieden, fünf Helikopter mitsamt Crew, Soldaten und Logistik koordiniert mit den letzten Ausbildungen und Refreshern von Alpnach und Dübendorf in den Süden zu verlegen», so der Kommandant des LT Geschwaders 2, Oberstlt i Gst Jeremy Faux.

Südseite Gotthard: Auch PC-7-Maschinen patrouillieren für den Luftpolizeidienst.



Herausforderung Nord/Süd

Eine solch kurzfristige Verschiebung ist ohne Gesamtkoordination und Mitteleinsatz des Operation Centers der Abteilung, kurz AbtOC, nicht möglich. Hauptmann Renato Turner, 30-jähriger Polymechaniker, ist mit seinem zwölköpfigen Team verantwortlich für die Koordination aller logistischen Belange rund um den Flugbetrieb am Boden. Er ist es, der Zisternen zum Tagesstandort bringen lässt, sich in Absprache mit dem Quartiermeister um die Verpflegung kümmert und innert kürzester Zeit Scheinwerfer für allfällige Nacharbeit bereitstellt. «Dies alles ist bei «GOTTARDO 2016» mit verschiedensten Standorten nicht immer einfach. Auch der Verkehr auf der Nord-Südachse kann einem – je nach Dringlichkeit des Auftrags – das Leben erschweren», merkt Turner an. Aber letztlich sei dieser Einsatz am Gotthard für ihn und seine Leute nicht viel anders als der Betrieb eines ganz normalen Tagesstandorts – allerdings mit dem nicht zu unterschätzenden Unterschied, alles zwei Mal exakt gleich im Norden und Süden zu betreiben.

Vorbereitung für den Luftpolizeidienst

Während am Mittwochmorgen, 1. Juni, in Alpnach das Briefing für die Helikopterpiloten abgehalten wird, laufen auf dem Militärflugplatz Payerne die letzten Vorbereitungen für den Einsatz der Kampfbomber im Luftpolizeidienst. Es ist 09 Uhr 24 Minuten und 57 Sekunden. Im Jet-Bereich entscheiden Sekunden. Beginn des Briefings der beiden F/A-18-Piloten «Schampus» und «Nemo» für deren



Unterwegs zur Flieger-Box: «Schampus» (links) und «Nemo» (rechts) kurz vor Einsatz.

Combat Air Patrol (CAP) im Rahmen von «GOTTARDO 2016». Mission-Leader «Schampus» führt durch das komplexe Briefing. «Wir wollen insbesondere das Recognized Air Picture (RAP) möglichst gut unterstützen, legen Wert auf gute interne Kommunikation. Waffen sind scharf – wichtig: sauber manipulieren», geht «Schampus», der über die Erfahrung von rund 1400 militärischen Flugstunden verfügt, in kurzer, präziser Sprache das Briefing Punkt für Punkt durch. Toleranz für Missverständnisse gibt es keine. Auf der Mission muss jedes kleinste Detail klar sein. Sämtliche Aktionen und Reaktionen passieren ausschliesslich auf Befehl bzw. in Absprache mit dem Chief Air Defense (CAD), stationiert in der Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) in Dübendorf.

Identifikation mit Eyeball

Rückblick: Der Morgen des Staatsakts, der 1. Juni, der Tag, an welchem der 57 Kilometer lange Gotthardbasis-Tunnel eröffnet wird. Die zwei F/A-18-Piloten prüfen die Meteo-Bedingungen und Wetterprognosen für die definierten Ausweichflugplätze Sion, Meiringen und Emmen. Zudem sind Wind, Niederschlag, allenfalls Gewitterzellen und damit verbundene Risiken in sämtlichen Höhen des Einsatzraumes relevant. Mittels Temperaturmessungen lassen sich wichtige Rückschlüsse auf Höhen und Wolken ziehen. So hat beispielsweise die Tropopause, die 0-Grad-Grenze, einen Einfluss auf die



Eingespieltes Team: Die Jet-Mechaniker an den letzten Checks.

militärische Taktik, da sich auf der jeweiligen Höhe Kondensstreifen bilden und damit das Kampfflugzeug sichtbar wird. Aber nicht etwa nur die meteorologischen Bedingungen in grösster Höhe, sondern auch die unteren Luftschichten interessieren die zwei Piloten. Falls es nämlich zu einer durch den CAD befohlenen Intervention käme, müssten die Jets auch in tiefen Lagen navigieren.

Unterschieden wird zwischen drei Elementen beziehungsweise Eskalationsstufen – Überwachung, Identifikation und Intervention. Während bei einer Identifikation ein sich in der gesperrten Zone befindendes Luftfahrzeug visuell von den Piloten der Schweizer Luftwaffe identifiziert oder fotografiert wird, kann eine

Intervention für fehlbare Flugzeuge weitreichendere Folgen haben. Sämtliche Szenarien werden im Briefing besprochen. «Schampus» ist für diese Mission der primär definierte Eyeball. Das heisst, er wäre das vordere Flugzeug, welches in einer ersten Phase im Abstand der international definierten 300 Meter den potenziellen Eindringling identifizieren würde. «Nemo» hinter ihm in Warteposition zur zusätzlichen Sicherung, allfälliger Relais-Funktion oder zur Geländeüberwachung zu Gunsten des Leaders.

Zwischen Alpha 9 und Patrouille Suisse

Sämtliche für diesen Einsatz bestimmten F/A-18-Maschinen sind mit maximaler Anzahl Leuchtkörper (Chaff und Flare) geladen. Über deren Einsatz sowie Flü-

Ready to scramble: Die beiden Militärberufspiloten warten im Cockpit auf den Einsatzbefehl.





Hochkonzentriert: «Nemo» installiert sich für den Bereitschaftsgrad 4.

ge im Überschallbereich entscheidet der CAD. In den Boxen warten zwei Hornets auf ihren Einsatz im Rahmen von «GOTTARDO 2016». Insgesamt 16 Mal starten an diesem 1. Juni ab Payerne die Jets zum CAP westlich der Nord-Süd-Luftstrasse Alpha 9. «Die Tatsache, dass wir unseren Warteraum relativ nahe der bedeutenden zivilen Luftachse haben, macht das Setting zusätzlich speziell. Gleichzeitig befinden sich noch die sechs Tiger der Patrouille Suisse und das PC-7-TEAM



Startklar: Mit nur wenigen Sekunden Abstand starten die beiden Jets in Richtung CAP.

im Einsatzraum – dieser Verkehr erfordert höchste Aufmerksamkeit», sagt «Schampus». Dank des Radars kennen die beiden Piloten stets die aktuellen Positionen aller relevanten Luftfahrzeuge.

Scramble mit Nachbrenner

Nun kann die Mission beginnen. Ein letztes Update zu Lage und Wetter erhalten die Piloten im so genannten Step Brief. Hier werden sie in einen höheren Bereitschaftsgrad versetzt. Noch kurz die Ausrüstung in der Garderobe fassen und los geht's zur Flieger-Box.

Im Aufenthaltsraum nahe der Flugzeuge warten «Schampus» und «Nemo» zusammen mit vier weiteren Jet-Piloten auf die Direktiven des federführenden CAD in Dübendorf. Das Telefon klingelt. Rasch und konzentriert marschieren die Piloten zu den bereitgestellten Flugzeugen. Nun machen sich die beiden bereit, nehmen im Cockpit Platz und testen unter Aufsicht der verantwortlichen Mechaniker sämtliche Systeme und Konfigurationen. Von nun an bleiben die Kampfpiloten sitzen und warten auf den Scramble, den Einsatzbefehl. Die Systeme werden ab dieser Phase nicht mehr runtergefahren. Innert nur drei Minuten nach Alarm sind die Flieger in der Luft.

Nach rund 25 Minuten Wartezeit im Flugzeug schickt der CAD die Piloten schliesslich kurz nach halb zwölf Uhr vormittags auf den rund einstündigen Combat Air Patrol zum Schutz des Schweizer Luftraums und zur Sicherheit der Feierlichkeiten «GOTTARDO 2016». Mit Nachbrenner und Vollschub donnern die zwei Hornets in den Himmel. ■

Interview mit Divisionär Bernhard Müller, Chef Einsatz Luftwaffe

Welches sind die wichtigsten Merkmale des Einsatzes «GOTTARDO 2016»?

Bei diesem Einsatz handelt es sich um einen High Visibility Event mit Teilnahme mehrerer staatsrechtlich geschützter Personen aus dem Ausland an zwei in unterschiedlichen Geländekammern liegenden Veranstaltungsorten. Um den notwendigen Schutz zu gewährleisten, jedoch die Einschränkungen für die zivile Luftfahrt möglichst gering zu halten, richteten wir zwei unabhängige Flugverbots- respektive Flugbeschränkungsgebiete ein, die je einzeln bewirtschaftet werden konnten. Die Luftraumüberwachung wurde mit verschiedenen Systemen verdichtet. Wegen der schwierigen Wetterlage mussten die Luftfahrzeuge zeitgerecht vorpositioniert werden. Dies erforderte mehr Mittel für eine kurze Einsatzzeit, verglichen mit einer Konferenzschutzoperation wie das WEF in Davos oder eine politische Veranstaltung in Basel oder Montreux.

Welche Besonderheit hat der TAFLIR-Standort im Süden?

Das TAFLIR stand seit seiner Einführung bisher lediglich einmal im Tessin im Einsatz, wurde seither jedoch nur noch nördlich der Alpen eingesetzt. Wir hatten somit die einmalige Gelegenheit, etwas «Neues» zu planen und umzusetzen, das nicht schon mehrfach erprobt war.

Inwiefern haben die engen Raum- und Zeitverhältnisse Auswirkungen auf den Einsatz «GOTTARDO 2016»?

Um die luftpolizeilichen Massnahmen korrekt umsetzen zu können, braucht es genügend Raum und damit Reaktionszeit. Je geringer die Ausdehnung, desto wichtiger ist ein umfassendes Lagebild und umso grösser muss der Mittelansatz im Einsatzraum sein. Da der Einsatz nur acht Stunden dauerte, konnte dies ohne Probleme realisiert werden.



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