

Helikopterbasis Alpnach : die andere Geschichte des Militärflugplatzes

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **183 (2017)**

Heft 7

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730669>

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.



Helikopterbasis Alpnach – die andere Geschichte des Militärflugplatzes

So einiges hat die Schweizer Luftwaffe dem Helikopterspezialisten auf dem Militärflugplatz Alpnach zu verdanken. Ein historischer Rückblick.

Christian Trottmann, Redaktor ASMZ

Versetzen wir uns zurück in die Zeit, in der Ost und West politisch und geografisch getrennt waren. Dannzumal sehen sich die Helikopterpiloten der Schweizer Luftwaffe zusammen mit der Bodenmannschaft geradezu gezwungen, ständig neue Einsatzarten, Taktiken und Flugmanöver zu entwickeln. Charly Bachmann, heute Pensionär mit 19500 Flugstunden, war einer dieser Piloten. Der spätere Kommandant der Fliegerstaffel 3 erinnert sich. Der Gegner hiess Sowjetunion und hätte jederzeit mit deren überlegenen Mi-24 «Hind» Helikoptern provozieren oder gar angreifen können. Erst viele Jahre später wurde klar, dass dieser damals so gefürchtete Kampfhelikopter im alpinen Umfeld de facto nur wenig Chancen gehabt hätte.

Die Nacht zum Tag gemacht

Um die Überlebenschancen erhöhen zu können, musste die Einsatzdoktrin geändert werden, wobei die Nachtflugtauglichkeit im Zentrum stand. So verschob man

während zweier Wochen im Wiederholungskurs die Truppen taktisch per Helikopter – ausschliesslich bei Einbruch der Dunkelheit bis jeweils kurz nach Mitternacht und noch vor Tagesanbruch bis zur Morgendämmerung. Tagsüber ruhten sich die Piloten, Kompanien und andere Bereitstellungselemente aus – die Einsatzmittel dezentral in getarnten Unterständen, wie beispielsweise in Ställen, eingestellt.

Platz für den Lufttransport

Rückblick: Am 23. Oktober 1963 erschien eine Pressemitteilung, wonach in Alpnach eine Helikopter-Ausbildungsstätte der Schweizer Armee entstehen soll. Auch der Standort Thun mit seinem bereits bestehenden Flugplatz in relativ nebfreier Lage und einer kriegstechnischen Werkstätte (KW) stand aufgrund so einiger strategischer Vorteile zur Diskussion. Doch die Panzertruppen wehrten sich vehement – sie wollten keine Helikopter auf ihrem Platz. Und so entschied sich die Schweizer Luftwaffe schliesslich für Alpnach, wo am 20. Januar 1964 die Heli-

Alouette III – der Helikopter für alle Fälle.

Bild: VBS

kopter-Basis der Armee eröffnet wurde. Gleichzeitig wuchs mit der Beschaffung von weiteren 20 Alouette II und 9 Alouette III Helikoptern die Flotte rasch an und Fragen nach dem passenden Stationierungskonzept drängten sich auf. Jedes der vier Armeekorps sollte mit je einem Lufttransportverband ausgestattet werden.

Ein Rucksack voller Schutzengel

Neben vier atomisierenden Unterständen wurde im Jahr 1970 in Alpnach eine mobile Pistenbeleuchtung für Starts und Landungen bei Nacht und schlechter Sicht gebaut. Ein wichtiger Schritt, wie sich Bachmann erinnert: «Bis dahin flogen wir mit eigenentwickelten Anfluggeräten – eine Petrollampe am Boden und zwei auf Stangen befestigt. Hat man beim Landeanflug alle drei Lampen auf einer geraden Linie gesehen, stimmte der Anflugwinkel. Man

kann diese Technik durchaus als Vorläufer der heutigen «PAPI Lights» betrachten. Diese zeigen dem Piloten im finalen Landeanflug mittels roten und weissen Lampen, ob er zu hoch oder zu tief fliegt. Was der Pilot damals bei Dunkelheit allerdings nicht genügend abschätzen konnte, war die Geschwindigkeit gegenüber dem Boden (Ground Speed). Aus taktischen Gründen flog man zudem mit dunklem Cockpit. «Es war für uns Piloten tatsächlich eine abenteuerliche Zeit und vor allem ein weiterer wichtiger Schritt in dieser Pionierphase der Helikopterfliegerei.» Nicht alles verlief ganz ohne Vorfälle. Doch Bachmann meint dankbar, dass er glücklicherweise stets einen Rucksack voller Schutzengel gehabt hätte.

Alleskönner Alouette III

Die östliche Bedrohung zwang die Piloten aber nicht nur zum Fliegen bei Nacht, sondern läutete auch die Phase der taktischen Manöver ein. In Alpnach tüftelte man in Zusammenarbeit mit dem Nachrichtendienst eifrig an neuen Taktiken. Ausweichen bei Radarerfassung, Abwehrmanöver bei möglichen Angriffen aus der Luft oder medizinische Evakuationen – all dies musste nun entwickelt und trainiert werden. Von den Amerikanern lernte man das Verfahren «nap of the earth» kennen, was Tiefflug in Bodennähe bedeutete. Fliegen mit zwei bis maximal fünf Metern über Grund wurde ab sofort in der Offiziersschule sowie in den Staffeln intensiv geübt. Doch mit dieser Taktik standen die Piloten bereits vor der nächsten grossen Herausforderung – dem Navigieren. Zeit, um auf die Karte zu schauen, blieb bei solchen Tiefstflügen keine. Unterstützende GPS-Navigationsgeräte existierten nicht. Also musste sich jeder Pilot seinen taktischen Flugweg genau einprägen. So wurde beispielsweise die Flugroute einer medizinischen Evakuierung von Truppenangehörigen in Wegabschnitte geteilt, wobei es der letzte Abschnitt in sich hatte. Die Alouette III musste unter den Telefonleitungen und anderen Stromleitungen auf rund maximal zwei Metern über Grund hindurch manövriert werden. Die ausgesprochene Agilität dieses Helikopters ermöglichte zudem im Falle eines möglichen Angriffs, einen solchen mit geschickten Manövern abzuwehren. Gleichzeitig trainierte man dazumal den Luftkampf mit Lasergewehren und Rauchpetarden – von den Panzertruppen adaptiert und in Alp-

nach für die Alouette III weiterentwickelt. Der Aggressor hatte das Lasergewehr am Helikopter installiert, die andere Alouette III einen entsprechenden Empfänger inklusive Drehlicht und Rauchpetarden. So wurde der Kampf in der Luft unter Helikoptern, aber auch zwischen Helikoptern und Jets, in der Fliegeroffizierschule ausgebildet.

Dynamische Raumverteidigung

Eine neue Ära in der Schweizer Luftwaffe begann mit der Beschaffung des Super Pumas im Jahr 1980 – genau genommen, war es jedoch bereits sechs Jahre zuvor. Die 24 Alouette III sollten 1974 durch den Leichten Transport Helikopter (LTH) Puma SA 330 ergänzt werden. Doch nachdem es im Rahmen eines Testfluges zu einem Zwischenfall auf dem Jungfraujoch kam, war der Puma SA 330 vorerst vom Tisch. Vielmehr wurden 60 weitere Alouette III beschafft bzw. in Lizenz gebaut. Die noch immer vorhandenen Alouette II Maschinen wurden ab sofort lediglich zu Schulungszwecken eingesetzt. Die Fliegerstaffeln wuchsen markant an. Und dann kam es in der Schweizer Armee zu einer eigentlichen Zäsur. Von der stationären Raumverteidigung sollten sich die Divisionen der vier Armeekorps in Richtung dynamische Raumverteidigung ausrichten und jederzeit in der Lage sein, sich gegenseitig zu unterstützen. Der damals verantwortliche Korpskommandant, Georg Reichlin, verlangte daraufhin für

sein Gebirgsarmee Korps 3 Luftmobilität. Anders konnte er der neuen Armeedoktrin nicht gerecht werden. Seine Anforderung: die Verschiebung eines Bataillons über die Distanz von 100 Kilometern innerhalb von zwölf Stunden.

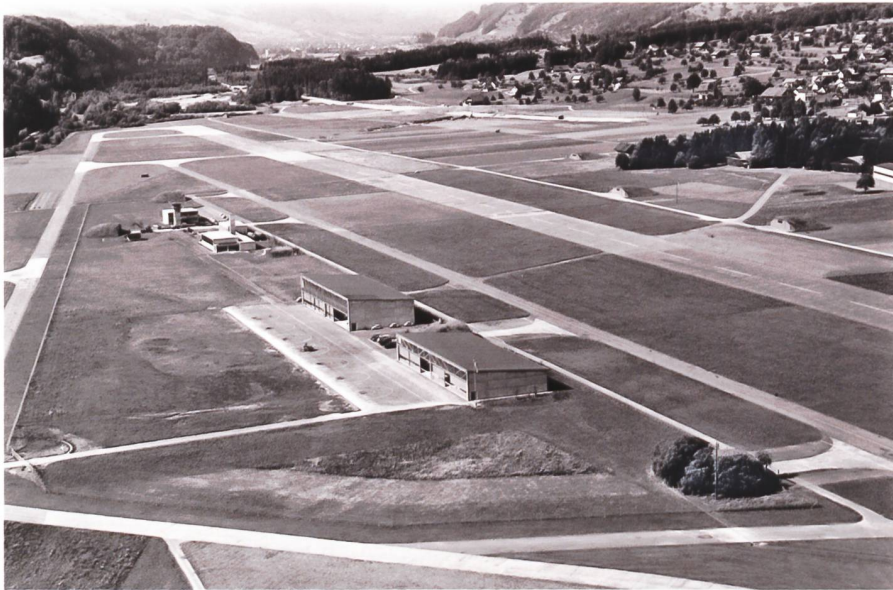
Neben einem Prototyp des heutigen Super Pumas wurden daraufhin auch die Bell 214ST, die englische Westland WG 30 sowie der moderne taktische US-Truppentransporthelikopter UH 60 Black Hawk von Sikorsky in der Vorevaluation geprüft. Schlussendlich standen sich der der Black Hawk und der Super Puma gegenüber. Bachmann war einer der Piloten, die im amerikanischen Fort Rucker (Alabama) den Black Hawk auf Herz und Nieren prüfen musste, kurz darauf den Super Puma in Frankreich. Auch anlässlich der taktischen Flugerprobung in der Schweiz erfüllten beide Helikopter das militärische Pflichtenheft. Zwar hatte der Black Hawk die besseren Karten und sollte eigentlich beschafft werden. Doch im Gebirgsarmee Korps 3 kam es zu einem Führungswechsel und die Bedürfnisse eines Transporthelikopters bestanden plötzlich nicht mehr.

Boom-Helikopter Super Puma

Als jedoch ein Ersatz für die drei alternativen Ju 52 Flugzeuge mit einer Transportkapazität von jeweils 17 Passagieren gefunden

Ungarn im Jahr 1991: Charly Bachmann fliegt den Mi-24 «Hind». Bild: Privatarchiv





Kompetenzzentrum Alpnach: Herzstück der militärischen Helikopterfliegerei.

Bild: Fotoarchiv Flugplatz Alpnach

den werden musste, sollten es dann doch noch Transporthelikopter für die Schweizer Luftwaffe geben. Dank eines attraktiven Angebots und der politischen Einwirkung des damaligen Präsidenten François

Mitterrand winkte man das Geschäft und damit die Beschaffung der ersten drei französischen Super Pumas in relativ kurzer Zeit durch. Am 14. August 1987 landete der erste der drei Super Pumas, T-311, auf dem Militärflugplatz Alpnach. Die Truppen waren begeistert vom neuen Lufttransportmittel und weitere zwölf Helikopter wurden nur wenig später im Rahmen des

Rüstungsprogramms 1989 gekauft. Die noch restlichen 16 Alouette II wurden im Juni 1994 unter beeindruckendem Publikumsaufsehen versteigert. Sieben Jahre später ergänzten zwölf moderne Cougar die Transporthelikopterflotte.

Kompetenzzentrum Alpnach

Wie schon in den Anfängen geniesst der Militärflugplatz Alpnach mit seinem 24-Stunden-Bereitschaftsbetrieb auch heute noch – zu seinem 75-jährigen Bestehen – einen starken Rückhalt in der Bevölkerung. Mit knapp 400 Angestellten, wovon rund 30 Auszubildende, zählt die Schweizer Luftwaffe in dieser Region klar zur grössten und wichtigsten Arbeitgeberin. Das Kompetenzzentrum der militärischen Helikopterfliegerei entwickelt sich laufend weiter. Um nur ein Beispiel zu nennen; die Versuche zum Fliegen bei ungenügenden Sichtverhältnissen, wo Alpnach erst kürzlich weltweite Aufmerksamkeit erlangte. ■

Jahreszahlen aus «Die Geschichte des Flugplatzes Alpnach» von Heinz Fischer, Alpnach.



Stiftung der Offiziere der Schweizer Armee
Fondation des Officiers de l'Armée Suisse
Fondazione degli Ufficiali dell'Esercito Svizzero

**UNUS PRO OMNIBUS,
OMNES PRO UNO –
EINER FÜR ALLE, ALLE
FÜR EINEN.**

Stiftung der Offiziere der Schweizer Armee

Mit Ihrer Unterstützung stärken Sie das Milizsystem, die Milizarmee und eine glaubwürdige Sicherheitspolitik der Schweiz. Die Stiftung ist steuerbefreit. Jeder Beitrag zählt!

Bankverbindung: UBS AG
IBAN: CH380026226210411901K

Weitere Informationen unter:
www.offiziersstiftung.ch

Stiftung der Offiziere der Schweizer Armee
117-119 avenue Général Guisan,
Case postale 212, CH-1009 Pully
info@offiziersstiftung.ch
www.offiziersstiftung.ch