

# Sie gehen durchs Feuer

Autor(en): **Imhof, Philipp**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **185 (2019)**

Heft 10

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-862744>

## **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.

# Sie gehen durchs Feuer

Von April bis Mitte Juni fanden in Payerne die Flug- und Bodenerprobungen der Kandidaten für das neue Kampfflugzeug (NKF) der Schweizer Armee statt. Im Fokus der Öffentlichkeit standen dabei vor allem die Jets und die Action am Himmel. Nicht weniger wichtig ist indes etwas, das permanent und ganz diskret am Boden stattfindet: das Flugunfallpikett (UP). Ohne diese Männer und Frauen startet und landet nämlich kein einziger Kampfjet. Ein Blick hinter die Kulissen.

Philipp Imhof, Redaktor ASMZ

Schrill ertönt der Alarm aus den Lautsprechern der Airbase Payerne. Einige Mechaniker lassen alles stehen und liegen. Schnell und doch ohne Hast ziehen sie ihre zweiteilige Brandschutzbekleidung über, schnappen sich den Helm, steigen ins Fahrzeug und beziehen die vom Einsatzleiter festgelegten Positionen vor einem deutschen Airbus A400M. Das UP muss innert drei Minuten an jedem Punkt innerhalb des Flugplatzgeländes zur Löschmittelabgabe bereit sein. Die Vorgabe entspricht jener auf zivilen Flughäfen und sie gilt auch abseits der Rollwege bzw. der Piste.

## Ausgebildet für den Ernstfall

Diesmal war es nur eine Übung: überhitztes Hauptfahrwerk. Zur Brandvermeidung wird mit grossen Ventilatoren gekühlt. Ausserdem sind zwei Hohlstrahlrohre vorsorglich bereit. Nach einer kurzen Besprechung durch den Kommandanten, Major Ruben Romero, geht es wieder zurück an die Arbeit. Das UP wird auf den Schweizer Militärflugplätzen grundsätzlich durch das zivile Personal sichergestellt, welches auch für den Unterhalt der Luftfahrzeuge zuständig ist. Die Ausbildung erfolgt in einem einwöchigen internen Grundkurs. Das scheint kurz, aber Oberstleutnant Hans Schmid, Chef *Crash and Fire Rescue* der Luftwaffe, relativiert: «Wir beschränken uns ausschliesslich auf den Kernauftrag: Brandbekämpfung bei Luftfahrzeugen und Rettung der Crew. Ausserdem haben wir nur Leute, die den Flugbetrieb, den Flugplatz und die Maschinen in- und auswendig kennen. Sonst wäre das nicht möglich.» Nach der Ausbildung sind die neuen Feuerwehrmänner und -frauen für ihre Schicht immer mit erfahrenen Kollegen eingeteilt. Nach drei bis vier Jahren



Alarmübung für das UP: Überhitzung am Hauptfahrwerk. Stellungsbezug TANGO, das heisst die Fahrzeuge stehen vor dem Flugzeug. Zur Brandvermeidung wird das Fahrwerk mit Ventilatoren gekühlt. Für den Notfall werden zwei Hohlstrahlrohre bereitgestellt. Bild: Maj Ruben Romero/VBS

ist eine Weiterbildung zum Einsatzleiter möglich.

## Fremd, aber nicht unbekannt

Im Zusammenhang mit der Flug- und Bodenerprobungen wurden in Payerne vier fremde Kampffjets erwartet. Fremd heisst aber nicht unbekannt: Die Rafale und der Eurofighter waren bereits bei der Evaluation für den Tiger-Teilersatz in der Schweiz und der Super Hornet unterscheidet sich aus Feuerwehr technischer Sicht kaum von unserer F/A-18. Neu war einzig der F-35B. Für diesen Jet hat Schmid die Dokumentation angefordert, den *Crash and Fire Rescue Guide*. Dank der guten Vernetzung der Feuerwehr-Chefs über die Landesgrenzen hinweg ist das kein Problem – man kennt sich, die Kommunikationswege sind kurz.

Für alle Kandidaten wurden die entsprechenden Checklisten mit den Einsatzleitern vor Ort besprochen. Überhaupt

wird eine saubere Dokumentation beim UP gross geschrieben. Zu jedem Flugzeug, das auf einem Schweizer Militärflugplatz landet, werden die Ergebnisse der Vorbereitung und die Erkenntnisse aus allfälligen Übungen bzw. Einsätzen für einen späteren Besuch festgehalten.

Nach der Ankunft stellten die Anbieter jeweils ein Flugzeug für eine Ausbildungssequenz zur Verfügung, sodass alle relevanten Details eins zu eins rekapituliert und direkt an der Maschine eingeübt werden konnten, z.B. die Position des Batterieschalters oder der Zugang zum Cockpit, das sich – je nach Flugzeugtyp – seitlich, nach hinten oder nach vorne öffnet. Für Schmid sind die Unterschiede dennoch marginal: «Natürlich ist jeder Kampfjet ein bisschen anders. Aber Aufstellungsart, Taktik, Prioritätensetzung und Löschmittel sind stets identisch.»

## Alles gut gegangen

Die Flug- und Bodenerprobungen für das NKF konnten ohne Zwischenfall und ohne Ernsteinsatz des UP abgeschlossen werden. Eine erfreuliche Bilanz, denn egal wie beeindruckend die professionelle Arbeit und die Fahrzeuge der Feuerwehr auch anzuschauen sind – am liebsten sieht man sie nicht. ■