

Abendlicher Tango in Payerne

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **187 (2021)**

Heft 7

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-976245>

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.

Abendlicher Tango in Payerne

Am Abend des 29. Aprils 2021 hat das Kommando Operationen (Kdo Op) den Luftpolizeidienst einer ausgiebigen Prüfung unterzogen. Kontrolliert wurde nicht nur die Einsatzbereitschaft der Kampffjets und der Piloten, sondern auch die Logistik und Führungsunterstützung sowie das Personal in der Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) in Dübendorf. Die Übungsleitung zieht eine positive Bilanz, sämtliche Bereitschaftsaufgaben wurden klar erfüllt.

Philipp Imhof

Ein ganz normaler Donnerstag. Es ist 19 Uhr und ziemlich still rund um den Militärflugplatz Payerne. Im Innern der Hangars ahnt keiner, dass sich das schon bald ändern wird. Das Kdo Op überprüft jeden Monat bei einer anderen der ihr unterstellten Formationen, ob diese die verlangten Bereitschaftsaufgaben erfüllt. Heute ist die Luftwaffe an der Reihe. Verantwortlich für die bevorstehende Übung ist Oberst Matthias Schmid. Seine Zielsetzung: «Ich erwarte ein klares «Erfüllt» und dass wir einige Herausforderungen im Ablauf und Zusammenspiel aller Beteiligten erkennen, um so zur Verbesserung des Prozesses beitragen zu können.»

Luftpolizeidienst: ein komplexes Puzzle

Nach mehreren Ausbausritten stellt die Luftwaffe seit Ende 2020 den Luftpolizeidienst rund um die Uhr sicher und sorgt so für die Souveränität und Sicherheit im Schweizer Luftraum. Dazu stehen in Payerne permanent zwei bewaffnete Kampffjets des Typs F/A-18 Hornet bereit. Aber Luftpolizeidienst ist viel mehr: Es ist ein komplexes Puzzle mit zahlreichen Partnern und Schnittstellen. Nebst den Piloten braucht es entsprechend ausgebildete Mechaniker sowie Fluglotsen mit militärischer Zusatzqualifikation, aber auch Fachleute für weniger offensichtliche Aufgaben in den Bereichen Logistik und Führungsunterstützung: kurzfristige Lieferung von Ersatzteilen, Behebung von Störungen in Kommunikationssystemen, Reinigung der Piste beziehungsweise Schneeräumung an jedem Tag zu jeder Uhrzeit.

Die Luftwaffe selbst beübt die diensthabende Equipe unter der Woche im Prinzip täglich mit einem sogenannten *Tango Scramble*. Tango steht im Funkalphabet für T wie Test und Scramble ist der inter-

national übliche Begriff für einen Alarmstart. Das Team von Oberst Schmid geht aber weiter. Es hat eine umfangreiche Übung vorbereitet, um die Einsatzbereitschaft über alle beteiligten Bereiche hinweg zu überprüfen, und zwar nicht nur isoliert, sondern im Verbund und ausserhalb der regulären Betriebszeiten. Gerade letzteres ist besonders wertvoll, denn die Luftwaffe verzichtet aus Rücksicht auf die Anwohner normalerweise auf Alarmstarts in den Abendstunden.

Mit Getöse gen Himmel

Begonnen hat die Übung mit einer Ersatzteilbestellung bei der Logistikbasis der Armee (LBA). Gemäss Vorgabe muss die Lieferung innert maximal einer Stunde erfolgen. Gedauert hat es letztlich weniger als 25 Minuten. Kurz nach 20 Uhr simulierten dann die Partner der Flugsicherung Skyguide eine Funkstörung, die sich per Fernwartung nicht beheben liess, sodass ein Elektriker aufgeboden werden musste. Praktisch zeitgleich meldete die Übungsleitung dem *Chief Air Defense* (CAD) in der EZ LUV ein entführtes Flugzeug im süddeutschen Luftraum, einen sogenannten Renegade. Dem CAD obliegt es, die Situation zu analysieren und zu entscheiden, ob die Alarmrotte ausgelöst werden soll. Schon knapp zwei Minuten später ertönte in Payerne die unmissverständliche Lautsprecherdurchsage: «Scramble, Scramble, Scramble».

Jetzt muss es schnell gehen, denn für die QRA (Quick Reaction Alert) gilt im Allgemeinen der Bereitschaftsgrad A3, die beiden bewaffneten Kampffjets müssen somit spätestens nach 15 Minuten in der Luft sein. Tatsächlich: Der Lautsprecher ist kaum verstummt, schon geht in den beiden Fliegerboxen das Licht an und die grossen Tore öffnen sich. Es wird konzentriert gearbeitet. Jeder Handgriff sitzt. Rasch und doch ohne Hektik. Weniger als zehn Minuten später rollen die Flugzeu-

ge aus der Box. Im Ernstfall würden sie durch Skyguide priorisiert behandelt, andere Luftraumbenutzer würden umgeleitet oder kämen in eine Warteschlange, um Platz zu schaffen. Beim Tango Scramble gilt das nicht und so müssen die beiden Piloten am Pistenrand ein paar Minuten auf die Startfreigabe warten. Der Boden vibriert, als die erste Hornet den Nachbrenner zündet und steil in den Himmel steigt. Die zweite Maschine folgt sofort.

Wer auch immer die Behauptung in die Welt gesetzt hat, moderne Kampffjets müssten ihre Triebwerke eine Viertelstunde lang warmlaufen lassen, könnte nicht weiter von der Realität entfernt sein. Die Übung zeigt denn auch einmal mehr, dass ein glaubwürdiger Luftpolizeidienst mit einem Schulungsflugzeug nicht möglich ist. Diesem fehlt schlicht die nötige Leistung, um beispielsweise einen Businessjet einzuholen, der es durchaus auf über 900 km/h bringt.

Landung mit Haken

Mit dem Abheben der Kampffjets war die Übung aber noch lange nicht beendet. Während die Techniker glaubten, kurz durchatmen zu können, ertönte schon die nächste Lautsprecherdurchsage: Der Pilot der zweiten Maschine wird für die Landung den Kabelfang benutzen. Dass er dies lediglich auf Befehl der Übungsleitung tut, weiss das Bodenpersonal nicht. Es spielt auch keine Rolle: Einsatz ist Einsatz, bei der Sicherheit gibt es keine Kompromisse. Der Alarm heult auf. Die Mechaniker ziehen ihre Brandschutzkleidung an, greifen nach dem Helm, steigen ins Einsatzfahrzeug und brausen davon.

Draussen ist es mittlerweile dunkel geworden, die erste Maschine bereits gelandet. Die Blaulichter blinken aus der Ferne, während sich die zweite F/A-18 mit ausgeklapptem Fanghaken der Piste nähert. Eine Landung mit Kabelfang macht man

Angeschnallt und verkabelt. Wenige Minuten nach dem Alarm laufen die letzten Vorbereitungen vor dem Start.



Die beiden Kampffjets warten am Pistenrand auf die Startfreigabe. Es sind keine zehn Minuten seit dem Alarm vergangen.



Erfolgreicher Einsatz. Die erste Maschine rollt in der Dunkelheit zurück zur Box.



Der Pilot bleibt im Flugzeug. Bevor er die Triebwerke abstellt, steht noch eine kurze Kontrolle an.

Bilder: LW

nicht zum Spass, sondern weil ein Problem vorliegt, zum Beispiel mit den Bremsen. Würde der Pilot in einer solchen Situation beide Kabel verfehlen, müsste er durchstarten und einen neuen Versuch wagen. Ein dumpfes Geräusch zeigt, dass es dazu nicht kommen wird. Nun gilt es, die Hornet vom Kabel zu lösen und sicher in die Box zurückzubringen. Gleichzeitig muss auch das Fangsystem retabliert werden. Dabei wird quasi das Kabel wieder aufgewickelt und natürlich die gesamte Anlage kontrolliert. Erst danach steht die Piste wieder zur Verfügung.

Zum Abschluss der Bereitschaftsübung orderte der Flugdienstleiter beim Pikett der LBA noch eine Pistenreinigung, wie sie etwa nach einem geplatzten Reifen nötig werden kann. Der bestellte Fahrer war bereits nach 16 Minuten vor Ort. Eine Stunde hätte er Zeit gehabt. Die riesige Putzmaschine – sie ist rund zehn Meter lang, mit der Bürste über fünf Meter breit und hat zweimal 450 PS – blieb indes in

der Garage; niemand will unsinnig Ressourcen verbrauchen, um eine saubere Piste zu reinigen.

Positive Bilanz

Oberst Schmid war mit den Ergebnissen sehr zufrieden: «Mit 13 Minuten und ein paar Sekunden bis zum Abheben der Kampffjets wurde die Bereitschaftsauflage von 15 Minuten ganz klar erfüllt.» Basierend auf den detaillierten Berichten der Schiedsrichter wird er mit seinem Team und den Verantwortlichen der Luftwaffe in den kommenden Tagen herausarbeiten, wo und wie die Prozesse weiter verbessert werden können.

Das Szenario war für alle Beteiligten sehr anspruchsvoll. Die Piloten mussten auf eine exakte Zeit zurückkehren, einer von ihnen sogar bei Dunkelheit mit dem Fanghaken landen. Die Bodencrew wiederum musste die ganze Breite ihres Einsatzspektrums abrufen, von der regulären

Arbeit (Kontroll- und Wartungsarbeiten an den Flugzeugen) über die Bereitstellung der Hornets für den Alarmstart bis hin zu ihrer Zusatzfunktion im Unfallpikett.

Umso mehr hat dieser Test gezeigt, dass die Luftwaffe jederzeit bereit ist und zusammen mit ihren Partnern auf alle Herausforderungen angemessen und schnell reagieren kann. Der Luftpolizeidienst funktioniert.

Nach dem erfolgreichen Test der Luftwaffe laufen bereits die Vorbereitungen für die nächste Bereitschaftsüberprüfung. Wann und wo das Team von Oberst Schmid diese Kontrolle durchführt, bleibt bis zur Auslösung geheim. ■



Major
Philipp Imhof
4625 Oberbuchsitzen