

Besuch beim Überwachungsgeschwader, in Payerne

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Übermittler = Transmissions = Transmissioni**

Band (Jahr): **1 (1993)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-570966>

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.

Besuch beim Überwachungsgeschwader, in Payerne

Am 6. Juni 1993 entschieden sich die Schweizer BürgerInnen für eine moderne Luftwaffe. Viele Leute haben sich mehr oder weniger beim Abstimmungskampf engagiert. Doch wissen die wenigsten MitbürgerInnen etwas über die Arbeiten des Überwachungsgeschwaders. Durch eine Einladung von Major R.Henzi, Staffelkommandant in Payerne, konnten wir einen Einblick über die vielfältigen Arbeiten des Überwachungsgeschwaders gewinnen.



Geschichte

Auf einen Vorschlag von General Guisan wurde das Überwachungsgeschwaders «UeG» am 4. April 1941 gegründet. Das UeG war «und ist heute noch» die einzige permanent im Einsatz stehende Kampftruppe der Schweizer Armee.

Die drei Fliegerstaffeln von 1941 waren zusammengesetzt aus 30 Piloten und 10 Beobachtern.

1945 entschied der Bundesrat, diesen Verband bestehen zu lassen und wies ihm gleichzeitig neue Aufgaben zu. Im Laufe der Jahre erhielt das UeG Zuwachs und besteht heute aus 140 Beamten: Piloten, Bordfotografen, Fachoffiziere und Sekretariatspersonal.

Aus der Kampftruppe wurde eine militärische Organisation der im Friedensfall die Mehrheit der Berufsmilitärpiloten angehört. Im Falle einer Mobilisation wird das UeG aufgelöst und deren Mitglieder ihren Staffeln oder Stäben zugeteilt.

Organisation

Gut die Hälfte des UeG besteht aus Staffelpiloten. Sie sind in 5 Luftkampfstaffeln «Tiger F5 und Mirage III» eine Aufklärungsstaffel «Mitage IIIR» und ei-



Ein TIGER F5 vor dem Start

ner Transportgruppe «Alouette III, Super-Puma und Lear-Jet» aufgeteilt. Die andere Hälfte verteilt sich auf zahlrei-

che Dienststellen, die die fachliche Betreuung der Staffeln, sowie die Ausbildung der Miliz-Staffeln gewährleisten. Eine kleinere Anzahl Offiziere sind dem Stab der Flieger und Flab-Truppen zugeteilt.

Die Angehörigen des UeG sind primär auf den Flugplätzen Alpnach «Helikopter-Basis», Dübendorf, Emmen, Locarno, Sion und Payerne eingesetzt.

Aufgaben

Das UeG hat im Friedensfall folgende Aufgaben zu bewältigen:

- Permanente Bereitschaft im Luftraum zur Sicherung der Neutralität (Luftpolizeidienst, Luftverteidigung, Aufklärung)
- Ausbildung der Militärpiloten
- Unterstützung der Miliz-Flugwaffe in Schulen und Kursen
- Taktische Erprobung von Flugmaterial
- Durchführen von Flügen für Dienststellen des Bundes
- Militärhelikopter-Rettungsdienste
- Materialtransporte, Hilfe an die Bevölkerung, Bekämpfen von Waldbränden

Ausbildung zum Militärpiloten

Bereits im Alter von 17 Jahren muss sich ein Anwärter beim Aero Club Schweiz für die Kurse der Fliegerischen Vorschulung im Motor- und Segelflug anmelden. Diesen Anlauf nehmen jährlich zwischen 1400 - 1800 Bewerber vor. Danach werden die Bewerber sowohl Medizinischen- sowie Eignungsprüfungen unterzogen. Nach bestandener Eignungstest werden ca. 260 - 300 Anwärter in den jeweils zweiwöchigen Fliegervorschulungskursen «FVS» 1+2 weiter ausgebildet.

Nach bestandener Prüfung der FVS werden ca. 170 - 200 Bewerber einer Fliegerärztlichen Hauptuntersuchung unterzogen. Nach diesen strengen Untersuchungen ver-

bleiben noch ca. 50 - 60 Anwärter die für die Fliegerekrutenschule berücksichtigt werden können. Nach diesen ersten grossen Hürden gelangt der Anwärter in die Fliegerrekrutenschule, doch der Weg bis zur Brevetierung als Militärpilot ist noch lange und hart. Er erfordert Charakterstärke, Durchhaltevermögen und überdurchschnittliche Leistungen.

Während der Piloten RS «Dauer 17 Wochen» werden die Rekruten auf dem Propellerflugzeug PC-7 ausgebildet. Nach abgeschlossener RS werden die Rekruten in zwei Gruppen aufgeteilt, die eine Gruppe wird auf den Jet-Schulflugzeug Hawk Mk66 ausgebildet und die andere Gruppe



Major Henzi mit Lt. Leuthold kurz vor dem Start

erhält eine Ausbildung auf dem Helikopter Alouette III.

Diese Grundausbildung dauert weitere 30 Wochen, davon sind ca. 150 Flugstunden vorgesehen.

Nach bestandener Grundausbildung werden die Jet-Flieger in der Pilotenoffiziersschule auf den Tiger F5 F/E umgeschult und ausgebildet. Nach bestandener Piloten Of Schule werden Sie zum Leutnant befördert und erhalten die Auszeichnung zum Militärpiloten.

Weiterbildung, Training

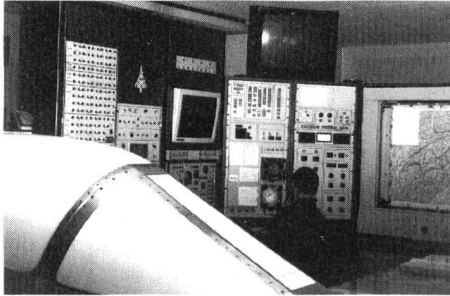
Doch nach so vielem Engagement ist noch nicht Schluss mit der Ausbildung.

Bei weiteren Kursen werden die Militärpiloten in der taktischen Ausbildung weiter

geschult. Der Milizpilot hat jährlich sein obligatorisches Training zu erfüllen. Dieses erfolgt in Trainingskursen «TK» und im individuellen Training «IT».

Die TK gelangen im Staffelframework zur Durchführung. Sie umfassen total 36 Tage, die sich auf das Jahr in der Regel in Kursen von 1 x 2 Wochen und 4 x 1 Woche Dauer verteilen.

Das IT findet einzeltagsweise derart statt, dass der Flugdienst nie länger als 4 Wochen unterbrochen bleibt. Fallweise können bis zu 12 IT-Tagen/Jahr gefordert werden.



Simulator Mirage IIIS

Einsatz von Simulatoren

Dank der heutigen Technik ermöglichen Simulatoren den Flugbetrieb auf das Nötigste zu reduzieren.

Simulatoren sind Trainingsgeräte, mit denen ein Pilot am Boden, gefahrlos und ohne Lärm, bestimmte Flugabläufe trainieren kann. Flugschüler lernen im Simulator zum Beispiel, anhand ihrer Bordinstrumente nach den Anweisungen der Flugsicherungsbeamten zu fliegen.

Anspruchsvollere Systeme gestatten es, technische Störungen am Flugzeug vorzutäuschen. Der Pilot lernt, in Sekundenschnelle richtig zu reagieren.

Auch die Bedienung des Zielsuchradars und die Beherrschung moderner Navigationssysteme können im Simulator ständig trainiert werden.

Was der Pilot am Boden sicher beherrscht, wird er im praktischen Einsatz in der Luft und unter Stressbedingungen richtig machen. Die Leistungsfähigkeit von Simulatoren wurde durch die moderne Elektronik ständig gesteigert.

Neue Systeme, wie etwa für das Schulflugzeug HAWK, vermitteln dem Piloten eine optisch so gute Darstellung der Landschaft, dass er sich wie in der Luft wähnt.

Er sieht seinen Flugplatz, die Piste, umliegende Berge und Ortschaften.

Noch aufwendigere Einsatzsimulatoren erlauben gar das Waffeneinsatztraining unter Luftkampfbedingungen.

Simulatoren dienen sowohl zur Grundausbildung wie auch für die ständige Weiterbildung der Piloten.

Trotzdem muss geflogen werden!

Kein Simulator kann für den Militärpiloten das echte, kriegsnahe Training in der Luft

ersetzen. Das richtige taktische Verhalten, der Kurvenkampf Mann gegen Mann mit seinen immensen Belastungen für den Körper, all das kann am Boden nicht nachvollzogen werden.

Nicht zu sprechen vom psychologischen Moment; am sicheren Boden werden dem Piloten Fehler zwar angezeigt, aber nie zum Verhängnis. In der Luft können sie sich verheerend auswirken.

Fazit: Nur durch regelmässiges Flugtraining beherrscht ein Pilot sein Flugzeug so perfekt, dass er in einem Ernstfall erfolgreich sein kann. Die erwähnten 50 respektive 100 Flugstunden pro Jahr und Pilot bilden deshalb ein absolutes Minimum.

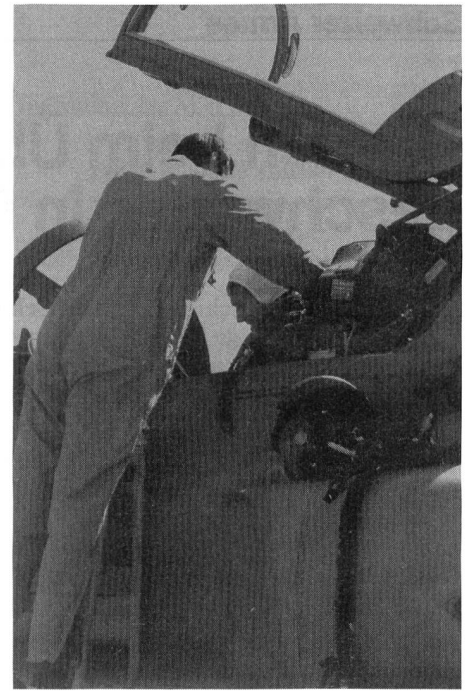
Der Berufsmilitärpilot

Junge Berufsmilitärpiloten beginnen Ihre Karriere nach der Brevetierung zum Militärpiloten.

Die Ausbildung zum Berufsmilitärpiloten dauert fünf Semester. Nebst der fliegerischen Weiterbildung erhalten die jungen Piloten eine allgemeine Ausbildung in zahlreichen Fächern und absolvieren eine theoretische Ausbildung bei der Schw. Luftverkehrsschule. Einen intern durchgeführten Fluglehrerkurs rundet die Ausbildung ab.

Nach bestandener Ausbildung erhält der Pilot sein Berufsmilitärpiloten-Diplom. In den folgenden Jahren werden die Piloten abwechselungsweise als Fluglehrer in den Schulen eingesetzt oder bilden sich auf ihrem Kampfflugzeug weiter.

Für Berufsmilitärpiloten stehen verschiedene Laufbahnen offen; Staffelfeldkommandant, Werk- oder Testpilot, Fachoffizier, Umschulung auf Helikopter,

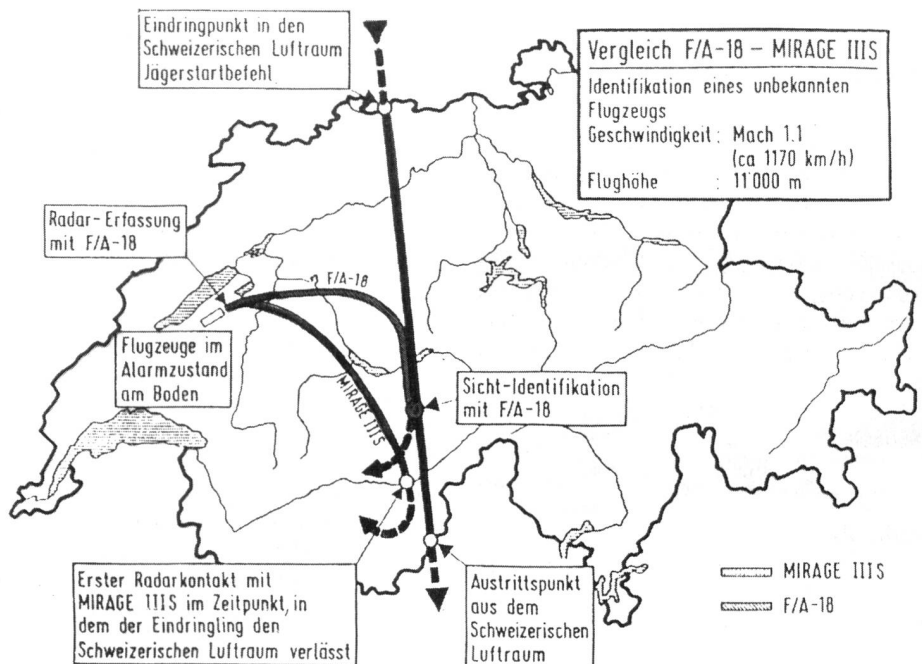


Startvorbereitung bei einem TIGER F5

Stabskarriere oder Uebertritt zur Instruktion. Mit 42 Jahren verlässt der Berufsmilitärpilot seine Staffel. Er wird als Fachoffizier oder Fluglehrer bis zum Alter von 55 Jahren weiterfliegen.

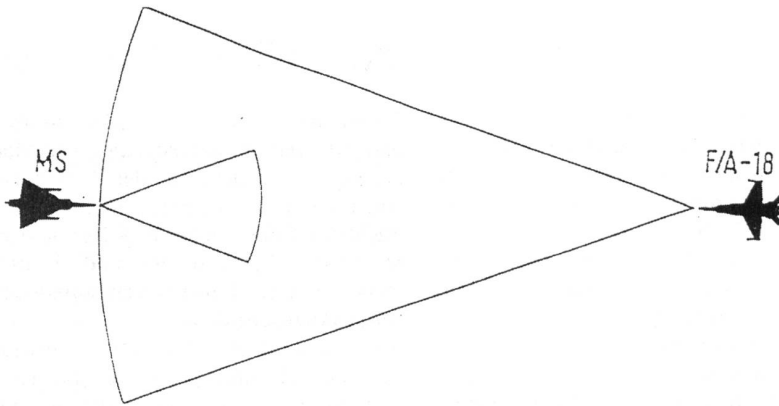
Patrouille Suisse

Als Repräsentant unserer Flugwaffe hat die PATROUILLE SUISSE die Aufgabe, deren Leistungsfähigkeit und Präzision zu demonstrieren. Die Flugvorführungen geben den Piloten der PATROUILLE SUISSE nicht nur Gelegenheit, ihr

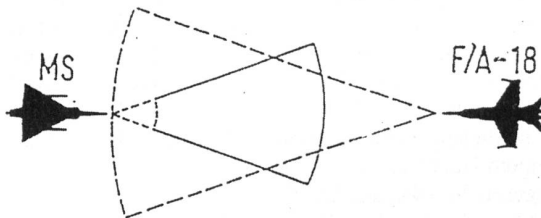


Direkte Begegnung

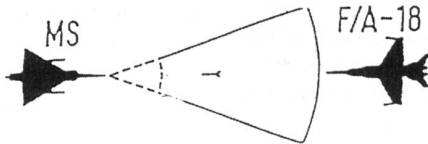
Der Pilot des F/A - 18 "sieht" den Mirage auf seinem Bordradar.



Der Pilot des F/A - 18 setzt seine Lenkwaffe gegen den Mirage ein; der Pilot des Mirage kann den Gegner noch nicht einmal feststellen!



Der Pilot des Mirage erkennt des F/A - 18 auf seinem Radar.



fliegerisches Können zu zeigen, sondern auch den Teamgeist, die Disziplin und Hartnäckigkeit der Flugwaffe zu demonstrieren, welche sie vertreten.

Die PATROUILLE SUISSE wurde 1964 gegründet und besteht aus Militärpiloten des Ueberwachungsgeschwaders.

Das Team setzt sich aus 6 Piloten, 1 - 2 Reservepiloten und dem Cheftrainer zusammen, welcher als ehemaliges Verbandsmitglied für die Aufsicht vom Boden aus verantwortlich ist. Zum Schluss sei erwähnt, dass die Piloten der PATROUILLE SUISSE jährlich an 5-6 Flugveranstaltungen teilnehmen.

Zukunft

Immer zahlreicher werdende Aufgaben im Bereich der Ausbildung, abnehmende Bewerbungen und eine grosse Abwanderung in den zivilen Luftfahrtbereich, stellen das UeG vor einen Personalengpass, bei dem für das eigene Training der Piloten immer

weniger Zeit zur Verfügung steht.

Zudem ist mit dem veralteten Material die Erfüllung des Auftrages «Luftpolizeidienstes und der Luftverteidigung» nicht mehr gewährleistet.

Dank dem positiven Ergebnis der Abstimmung vom 6. Juni 1993 erhält nun die Schweizer Flugwaffe wieder einen Jet, mit dem die Flugwaffe die vielseitigen Aufgaben erfüllen kann.

Jagdflugzeug FA-18

Bei der Entwicklung des F/A-18, versuchten die Ingenieure ein Jagdflugzeug zu bauen, auf das man sich jederzeit verlassen kann. Das Schwergewicht wurde auf die hohe Ueberlebenserwartung im Luftkampf sowie der hohen Zuverlässigkeit und der einfachen Wartung gelegt.

Dieses zweistrahlige Flugzeug kann sowohl im Luftkampf wie zur Bekämpfung von Bodenzielen verwendet werden, ohne

dass an der Maschine irgendwelche Modifikationen vorgenommen werden müssen.

Jedoch wurde eine Beschaffung der Erdkampfbewaffnung nicht vorgesehen, da gemäss dem Armeeleitbild 95 die Luftwaffe vom Erdkampf entbunden wird. Die Hornet F/A 18 wird nur für die Luftverteidigung eingesetzt.

Die Hornet verfügt über ein sehr modernes Cockpit, das dem Piloten erlaubt alle wichtigen Informationen blitzschnell abrufen.

Die Vollsichthaube gewährt dem Piloten eine unbeschränkte Rundumsicht, was im Luftkampf einen grossen Vorteil darstellt. Dank einem leistungsfähigen Radar kann der Pilot seine Gegner auf sehr grosse Distanz erfassen und bekämpfen. «Siehe Vergleiche Mirage III - FA-18»

Die F/A-18 Hornet ist ein Alwetter- und Nachtkampftaugliches Flugzeug. Es kann in allen Flughöhen und Geschwindigkeitsbereiche jederzeit eingesetzt werden. Damit ist die Hornet eines der besten Mehrzweck-Kampfflugzeuge der heutigen Zeit.

Durch diese guten Eigenschaften können Flugzeuge die in den Luftraum der Schweiz ohne Erkennung eindringen rechtzeitig erkannt und identifiziert werden.

Schlusswort

Dank der Ueberzeugung vieler StimmbürgerInnen kann nun unsere Luftwaffe mit den neuen Kampfflugzeugen Ihre vielseitigen Aufgaben wieder erfüllen. Doch leider wird sicher in unabsehbarer Zeit wieder ein weiterer Schritt der «Armeeabschaffer» uns als Mitglieder eines Militärischen Verbandes aufschrecken. Und dann heisst es wieder, mit voller Ueberzeugungskraft und Tatendrang diesen Angriffen der «Armeeabschaffer» Paroli zu bieten.

Ich möchte es nicht unterlassen, Herrn Major Henzi, Kdt Fliegerstaffel 18, für seine grossartige Führung in Payerne zu danken.

Ich wünsche allen UeG'lern weiterhin viel Erfolg bei der Erfüllung Ihrer wahrhaft nicht leichten Aufgaben.

aeb