

Im Luftpolizeidienst über den Alpen

Autor(en): **Brotschi, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **73 (1998)**

Heft 9

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716689>

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.

Im Luftpolizeidienst über den Alpen

Von Oblt Peter Brotschi, Grenchen

Zu den wichtigsten Einsätzen der Schweizer Luftwaffe gehört der Polizeidienst. Aus einem Trainingsflug kann plötzlich ein «Ernstfall» werden. Wir waren in einem Tiger-Doppelsitzer mit dabei, als eine Lockheed C-130 Hercules der US Air Force über den Alpen kontrolliert wurde.

Hoch über dem Reusstal taucht das Flugzeug auf. Zuerst ist es nur ein dunkler Punkt vor dem unendlich blauen Hintergrund. Mit unseren 1100 Stundenkilometern Geschwindigkeit wird der Punkt rasch grösser und erhält die Formen eines Transportflugzeuges. Wir kreuzen weit hinter ihm seinen Kurs, gehen in eine steile Rechtskurve und nähern uns dem unbekanntem Flugzeug von hinten links. Gleichzeitig reduziert Pilot Roland Henzi unsere Geschwindigkeit um die Hälfte. Nun fliegen wir mit langsamer Relativgeschwindigkeit an den dunklen Brocken heran und bleiben auf Sicherheitsdistanz.

Es ist ein mehrmotoriges Transportflugzeug. Eine kurze Diskussion über den Flugzeugtyp. Doch das charakteristische hochaufragende Seitenleitwerk mit dem amerikanischen Wappen, die vier Motoren, der mächtige Rumpf und die kantige Cockpitsektion lassen keine Zweifel mehr aufkommen: Es ist eine Lockheed C-130 Hercules. Henzi meldet am Funk: «Hercules der US Air Force Europe, Nummer 37885, Kurs 170 Grad». Das mächtige Flugzeug scheint in der ruhigen Luft über dem verschneiten Gotthardmassiv zu schwimmen, die vier Propeller schrauben sich ihren Weg Richtung Süden, wahrscheinlich nach Italien oder Ex-Jugoslawien. Wir sehen, wie die Amerikaner aus ihrem Cockpit zu uns herüberschauen. Einen Moment lang verbindet die beiden unterschiedlichen Flugzeuge zweier verschiedener Luftwaffen ein Stück gemeinsamen Weges. Ein kurzer militärischer Gruss, die US-Piloten grüssen zurück, dann dreht Pilot Henzi über dem Oberalppass wieder auf einen anderen Kurs. Der Luftpolizei-Trainingseinsatz hat eine unerwartete realistische Wende genommen. Doch blenden wir zurück zum Beginn des Fluges...

Identifikationsübung

«Tiger 3202, cleared for take off, Runway 26», meldet der Kontrollturm. Major Roland Henzi wiederholt die Freigabe und schiebt die Leistungshebel bei gedrückten Bremsen nach vorne. Der Tiger-Doppelsitzer beginnt an seinen Fesseln zu rütteln. Ein letzter Check, alles okay. Nachbrenner rein, Bremsen los. Die Kraft von rund 5000 Kilopond jagt aus dem Triebwerk und uns nach vorne. Beschleunigung. Die Piste von Sion rast immer schneller unter dem Flugzeug durch. Bei 250 km/h hebt sich die Nase in die Luft. Fahrwerk rein, Nachbrenner raus. In einer weiten Steigkurve geht es über das Walliser Haupttal Richtung Südalpen. Die mächtigen Berge sinken weg, werden zu Zwergen. Abmelden bei Sion Tower. Roland Henzi schaltet die Frequenz um und meldet sich bei der Radarführung. Die ruhige Stimme des Jägerleitoffiziers ertönt in den Kopfhörern. Er führt uns

Kurzporträt des Autors



Peter Brotschi, geboren 26. Mai 1957
Lehrerseminar Solothurn, Primarlehrer in Luterbach und Grenchen
Redaktor bei der «Solothurner Zeitung», heute je zur Hälfte tätig als Stadtschreiber-Stv. von Grenchen und Chefredaktor der Luftfahrtzeitschrift «AeroRevue». Mitglied der Vereinigung Schweizer Aviatikjournalisten.
Bisherige Buchpublikationen:
«Liebe einer Fasnacht», kriminalistische Erzählung, Cornfeld-Verlag Basel, 1985
«Brandteufel», kriminalistische Erzählung, Cornfeld-Verlag Basel, 1987
«Regionalflygplatz Grenchen», Vogt-Schild Solothurn, 1991
«Rotoren und Flügel – die Lufttransporte der Schweizer Armee», Vogt-Schild Solothurn, 1995
«Jets über der Schweiz», Verlag Schück, Adliswil, 1998
Militär: Zugführer in der Fliegerkompanie 11, heute Medien und Info Of im Stab Fliegerbrigade 31
Freizeit: Fliegen, Hobbykoch, Geschichte (vor allem Luftfahrt und Kanton Solothurn), Geselligkeit

auf Kurs Richtung Norden, den Berner Alpen zu.

Bei der ersten Übung dieses Luftpolizeieinsatzes mit drei Tigern sind wir das «Target», das Ziel. Auf rund 8000 Metern Höhe wird das Walliser Haupttal wieder überquert. Fünf Minuten nach dem Start ist das riesige Tal für uns nur noch ein Kännel. Zur gleichen Zeit setzt der Radar-Operateur die beiden anderen Tiger auf uns an, die gleichzeitig mit uns gestartet sind. Ein Einsitzer kommt von Dübendorf, ein weiterer Doppelsitzer von Meiringen. Beide Flugzeuge haben sich zu einer Patrouille vereinigt und befinden sich momentan noch über der Innerschweiz.

Wir hören, wie der Jägerleitoffizier dem Führer dieser Patrouille Anweisungen über den zu fliegenden Kurs sowie Informationen über unsere Flugroute und über unsere Höhe gibt. Wir sind mittlerweile über den Berner Alpen, tief unten grüsst Adelboden herauf. Auf dem Warnradar tauchen die Symbole der beiden Tiger auf und zeigen, dass sie sich von vorne rechts nähern. Noch sind sie über 50 Kilometer entfernt. Aber die Distanz verkürzt sich mit jeder Sekunde. Der Blick geht in die Richtung, aus der die Abfangpatrouille kommen sollte. Die geübten Augen von Roland Henzi haben die beiden Flugzeuge bald entdeckt, wie sie über dem Horizont fliegen und in eine weite

Linkscurve gehen. Henzi steuert in einer weiten Kurve nach rechts über die Voralpen, und schon bald taucht von hinten links der Tiger auf, der uns identifizieren soll. Es ist auch ein Doppelsitzer. Etwa einen Kilometer hinter uns, ausserhalb des Sichtfeldes, fliegt der zweite Tiger der Patrouille. Er sichert seinen Kameraden, der das «fremde» Flugzeug auskundschaften muss. Ein kurzer Parallelflyg Seite an Seite, dann zieht Henzi unseren Tiger weg.

Rollenwechsel

Nun werden die Rollen der Übung neu verteilt. Der andere Doppelsitzer wird zum Zielflugzeug, während wir zur Nummer 2 der «jagenden» Patrouille werden. Der Flug führt uns in die Ausgangsposition wiederum über die südlichen Walliser Alpen, von wo aus der Radar-Operateur unserem Patrouillenführer die Zielzuweisung macht: Die Kursrichtung und Höhe werden angegeben, unser «Target» kommt nun aus dem Raum Interlaken. In den Kopfhörern tönen abwechslungsweise die Stimmen des Jägerleitoffiziers und der beteiligten Piloten. Eine Kurskorrektur, die Beschleunigung drückt uns in die Sitze. Wir sind

Hoher Stellenwert

Der Luftpolizeidienst nimmt für die Luftwaffe einen hohen Stellenwert ein. Die Hauptverantwortung über den schweizerischen Luftraum nimmt das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) wahr, das diese Aufgabe an die Swisscontrol und an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) delegiert hat. Zur Unterstützung wird die Luftwaffe beigezogen. So, wenn es beispielsweise darum geht, ein Flugzeug in der Luft zu kontrollieren. Militärischen Besuch erhielten die NATO/IFOR-Überflüge, die der Bundesrat ab Dezember 1995 im Rahmen der friedensfördernden Massnahmen bewilligt hatte. Zurzeit laufen diese Flüge unter der Bezeichnung SFOR weiter. Wie Brigadier Christophe Keckeis, Kommandant der Fliegerbrigade 31, festhält, könne damit die Luftwaffe ihre Präsenz zeigen und den Schweizer Luftschirm sichtbar machen. Die Luftwaffe sei damit die Visitenkarte der Schweiz. So fanden im Rahmen von IFOR/SFOR vom 22. Dezember 1995 bis Anfang April 1997 total 2467 Überflüge statt. Für die Kontrolle dieser Überquerungen der Schweiz flog die Luftwaffe in der gleichen Zeit 93 Einsätze.

Die Luftpolizeieinsätze besitzen im weiteren einen hohen Trainingswert. Die ganze Kette der Luftverteidigungsorganisation kann mit solchen Einsätzen beübt werden, von der Entscheidungsfindung bis hin zu den ausführenden Piloten der Luft. Hinter der Kulisse ist nämlich für jeden Einsatz sehr viel Detailarbeit zu leisten. Im Friedensfall kann auch die Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen geübt werden.

Die Luftpolizeieinsätze werden mit den Flugzeugen Dassault Mirage III S/RS, Northrop Tiger und neu natürlich auch mit dem McDonnell Douglas F/A-18 geflogen. Aus Sicherheitsgründen werden keine Flugzeuge der gewerbmässigen Zivilluftfahrt identifiziert. Einzig bewilligungspflichtige «Staatsluftfahrzeuge», also meistens militärische Flugzeuge, erhalten «Kontrollbesuche» der Schweizer Luftwaffe. *pbg*



Der Hercules der US Air Force Europe auf seinem südlichen Kurs über dem Gotthardgebiet.

bereits neben unserem Ziel, und Roland Henzi gibt per Funk die Angaben über die zu identifizierende Maschine durch: Nationalität, Flugzeugtyp, Flugzeugnummer, Bewaffnung und spezielle Kennzeichen. Die Nummer eins unserer Patrouille fliegt als «Sicherungselement» auf Sichtdistanz hinter uns her und könnte sofort eingreifen, wenn das unbekannte Flugzeug beispielsweise zu einem Angriff übergehen sollte.

Live-Identifikation

Alles ist gut abgelaufen, die Bereitstellung zum dritten Teil der Übung folgt. Der Weg führt erneut zurück über die Südalpen. Doch

Ein Solothurner im Dienste der Luftwaffe

Major Roland Henzi ist seit 21 Jahren Berufsmilitärpilot im Überwachungsgeschwader. Er ist in Luterbach aufgewachsen und lernte auf dem Regionalflugplatz Grenchen das Fliegen, wo er heute noch ab und zu als Segelflughlehrer anzutreffen ist. Der Vater von zwei Töchtern und einem Sohn im Alter von 13 bis 19 Jahren arbeitet in Payerne und wohnt mit seiner Familie am Murtensee. Henzi kommandierte sechs Jahre die Fliegerstaffel 18. Bis anhin war er hauptsächlich als Fluglehrer tätig und wechselte nun in die Instruktion im neuen, hochmodernen F/A-18-Simulator in Payerne. Mit dem Tiger ist er bereits über 2000 Stunden in der Luft gewesen, vor allem auch als Luftkampf-Fluglehrer.

Jetzt kommt die Überraschung. Der Jägerleitoffizier erteilt einen neuen Auftrag: «Tiger due zero due, Roli ordine missione live-ident, Condor in Region Zürich, direzione Sudan». Übersetzt heisst dies: «Tiger zwei null zwei, Auftrag für eine Live-Identifikation, fremdes Flugzeug in der Region Zürich mit Kurs Richtung Süden. Roland Henzi meldet «capito» und geht auf Kurs, wie der Jägerleitoffizier ihm beauftragt hat: «Turn lili, corso zero sette zero, montare livello tre uno zero» (Linkskurve auf Kurs 070 Grad, steigen auf Flughöhe 31 000 Fuss, also rund 10 000 Meter). Der Puls springt ein wenig nach oben: Ein fremdes Staatsflugzeug soll identifiziert werden, das mit einer diplomatischen Bewilligung die Schweiz überfliegen darf. Mit Mach 0,95 führt der «Marschflug» Richtung Nordosten. Unten zieht der Aletschgletscher durch und die bekannten Gipfel der Berner Alpen. Meiringen liegt links unter uns. Unser Begleitflugzeug fliegt neben uns. Ein schöner Anblick, der Tiger über den Alpen. Der Jägerleitoffizier gibt immer wieder Informationen über den «Con-

dor», wie ein fremdes Flugzeug in der Militärflyersprache bezeichnet wird. Unser «Condor» fliegt aus dem Raum Zürich in der Luftstrasse Alpha 9 Richtung Süden, wir werden uns also irgendwo über dem Urnersee oder dem Reusstal treffen. Tatsächlich finden wir den «Condor» bald, der sich als ein Flugzeug entpuppt, dessen Name der griechischen Mythologie entnommen worden ist, um seine Kraft und Leistungsfähigkeit zu unterstreichen. Die Lockheed C-130 Hercules der US Air Force fliegt ruhig über Erstfeld Richtung Gotthard.

Eigentlich sollte unsere Nummer zwei die Identifikation übernehmen und unser Tiger die Sicherung. Aber um dem journalistischen Passagier Fotos zu ermöglichen, werden die Rollen vertauscht. Major Henzi meldet die Daten über den Hercules nach unten. Am Boden kann nun aufgrund seiner Angaben verglichen werden, ob es sich tatsächlich um das Flugzeug handelt, welches die diplomatische Freigabe zum Überflug erhalten hat. Der Auftrag ist erfüllt. Unser Begleit-Tiger meldet sich ab und fliegt zurück nach Dübendorf. Roland Henzi geht auf einen neuen Kurs zurück Richtung Westen, um sich der nächsten Aufgabe anzunehmen.

Lenkwaffen-Angriff

Das ist ein Sidewinder-Angriff auf den zweiten Doppelsitzer, der über dem Berner Oberland gewartet hat. Wieder weist uns der Jägerleitoffizier auf das Ziel ein. Schnell sind wir in der Nähe. Auf dem Radar taucht das «Feindflugzeug» auf. Roland Henzi meldet am Funk «Oste, 30 Grad auf 15 Meilen». Damit hat er dem Radar-Operateur gemeldet, wie er das Flugzeug auf seinem Radar sieht. Der Jägerleitoffizier vergleicht die Angaben mit den Werten auf seinem Schirm und meldet «korrekt».

Jets über der Schweiz – ein neues Buch

Dieser Beitrag ist ein Kapitel aus dem neuen Buch «Jets über der Schweiz». Das Werk präsentiert auf über 200 grossformatigen Seiten in Wort und prächtigen Farbbildern die Jetfliegerei der Schweizer Luftwaffe in allen ihren Facetten: Vom F/A-18 bis zur Patrouille Suisse, von der Ausbildung des Personals in der Luft und am Boden bis zur ersten Jetpilotin, vom F/A-18-Simulator bis zum Überlebenstraining der Piloten und vieles mehr. Das Buch erschien Ende Mai im Verlag Schück Adliswil. ISBN 3-9520906-3-8.

Roland Henzi führt den Tiger taktisch an das Ziel heran. Auf dem Radar ist zu sehen, wie die Distanz abnimmt. Nun braucht es eine grössere Korrektur, damit die Lenkwaffe das Ziel erfassen kann. Die Beschleunigung nimmt schlagartig zu und drückt uns mit über dem Vierfachen des Körpergewichtes in die Sitze. Der Anti-G-Anzug um die Beine und um den Bauch pumpt sich auf und verhindert, dass das Blut in die Beine absackt. Die Sauerstoffmaske drückt auf den Nasenrücken, das Atmen fällt schwer, was Rol-



Zusammen mit dem von Dübendorf aus gestarteten Tiger F-5E J-3025 mit Hptm Patrick Dähler von der Fliegerstaffel 11 wurde der Hercules identifiziert.

Henzi offenbar hört. «Pressen, pressen!» ruft er mir über den Bordfunk zu. Also den Bauch zusammendrücken, so fest wie nur möglich. Die Sekunden werden lang und länger, die Kamera in meinen Händen ist aus Blei. Das ist es also, warum man vor einem Flug in einem Kampffjet eine halbtägige medizinische Kontrolle bestehen muss. Der Druck lässt plötzlich nach, und wir sind im Bereich, der es möglich gemacht hätte, die Infrarot-Lenkwaffe abzuschliessen. Der Angriff wäre erfolgreich gewesen.

Das Zielflugzeug fliegt nun aber friedlich neben uns. Mit wenigen Metern Distanz zwi-



Zurück vom Einsatz: Pilot Maj Roland Henzi (links) und Oblt Peter Brotschi. (Foto: zvg)

schen den Flugzeugen werden ein paar Kunstflugfiguren gedreht – atemberaubende Schönheit des Fliegens. Dann ist die Zeit gekommen, um sich zu trennen. Der Partner dreht ab Richtung Meiringen, wir fliegen über den Alpenhauptkamm zurück ins Wallis. Schon bald taucht das sonnendurchflutete Tal auf.

Der Anflug und die Landung ist für Roland Henzi Routine. Mit rund 270 Stundenkilometern setzt der Tiger auf der Piste in Sion auf, der Bremsschirm verzögert die Fahrt rasch. In der Flugzeugbox warten bereits die Mechaniker und machen sich unverzüglich an die Wartungsarbeiten. Der Luftpolizeieinsatz über den Alpen hat 55 spannende Minuten gedauert. ☒