

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 180 (2014)
Heft: 9

Artikel: Einsatz in der Operationszentrale der Luftwaffe
Autor: Studer, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-515488>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Einsatz in der Operationszentrale der Luftwaffe

Die Operationszentrale der Luftwaffe ist das Nervenzentrum der laufenden Echt-, Ausbildungs- und Trainingseinsätze sowie der kurzfristigen Planung der Operationen und der Nutzungssteuerung der Flugzeuge und Helikopter. Sie ist erste Anlaufstelle für Probleme, Aktualitäten und Ereignisse, welche die Luftwaffe betreffen und eine Anpassung der Planung oder der Einsätze erfordern.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Das Natel des Pikettoffiziers reisst ihn aus seinen Gedanken und der Blick auf die Uhr, welche fünf vor neun am Abend anzeigt, verheisst nichts Gutes für die erwartete Nachtruhe. Am andern Ende spricht eine Mitarbeiterin der Rega und fragt im Auftrag der Kantonspolizei GL an, ob der FLIR-Helikopter für eine Personensuche zur Verfügung stehe. Der FLIR-Helikopter ist ein Super Puma, welcher mit einem *Forward Looking Infrared* (FLIR) System, also einer beweglichen Infrarotkamera, ausgerüstet ist. Dieser Helikopter ist primär zur Erfüllung des aus dem Annex 12 der Konvention betreffend der internationalen Zivilluftfahrt und der Vereinbarung mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt abgeleiteten Auftrages an die Luftwaffe, ein Pikett für die Suche und Rettung von abgestürzten Flugzeugen bereitzuhalten, vorgesehen. Er kann aber auch zu Gunsten von Soforteinsätzen des Grenzwachtkorps (GWK) oder der Polizei eingesetzt werden.

Personensuche mit FLIR

Der Pikettoffizier der Luftwaffe, welcher gleichzeitig auch *Senior Duty Officer* (SDO), also der diensthabende, erfahrene Offizier im Bereich Einsatzführung ist, ist bei einem Such- und Rettungseinsatz die Alarmstelle für Bedürfnisse und Abklärungen des durch die Rega betriebenen *Rescue Coordination Center* (RCC). Er alarmiert und beauftragt die Verbände für den Sucheinsatz. Bei einer Personensuche klärt der SDO zuerst mit Hilfe der Polizei die Umstände ab und falls nicht ein gewichtiges Argument gegen einen Einsatz spricht, wird er mit dem FLIR-Operateur eine Umweltanalyse vornehmen. Im vorliegenden Fall entscheidet der SDO, den Einsatz auszulösen und alarmiert die restlichen Be-



Der SDO an seinem Arbeitsplatz im AOC.

satzungsmitglieder. Auf Grund der herbstlichen Wetterlage orientiert der SDO die Betriebswache von Meiringen, dass der Helikopter möglicherweise wegen der Nebelbildung ausweichen müsse. Der Helikopter startet Richtung Linthebene, um beim Flugfeld Schänis den fliegenden Einsatzleiter der Polizei aufzunehmen. Nach einer Einsatzbesprechung beginnt die Besatzung mit dem Suchflug. Kurz nach zwei Uhr morgens kann die vermisste Person auf Grund ihrer Wärmeabstrahlung mit dem FLIR lokalisiert und die Rettung initialisiert werden. Da sich inzwischen eine geschlossene Hochnebeldecke gebildet hat, muss der Super Puma oberhalb von Mollis landen und kann den Rückflug erst antreten, wenn am Morgen das Instrumentenlandesystem in Emmen wieder aktiv ist.

Das Air Operation Center – Operationszentrale aller Luftwaffeneinsätze

Die Operationszentrale der Luftwaffe, besser bekannt als *Air Operation Center* (AOC) ist die zentrale Führungs- und Schaltstelle für alle Luftwaffeneinsätze sowie Ausbildungs- und Trainingsmissionen. Hier treffen sämtliche einsatz- und führungsrelevanten Informationen zusammen und werden je nach Bereich weiter bearbeitet. Das AOC besteht aus sechs Zellen,

welche alle einen spezifischen Aufgabebereich abdecken. Alles, was die aktuellen Operationen des Tages betrifft, wird in den Bereich Einsatzführung eingespielen. Erste Anlauf- und Triagestelle ist dabei der SDO. Der Bereich Einsatzplanung befasst sich mit seinen unterstellten Planungsteams mit der Planung sämtlicher Flugoperationen und produziert den zentralen Einsatzbefehl, den *Air Tasking Order* (ATO), welcher wöchentlich oder je nach Situation auch täglich erstellt wird. Die vollständige und zeitgerechte Übersicht der Mittel und Infrastruktur der LW in allen Lagen findet man in der Einsatzunterstützung, welcher diese Bereiche zentral koordiniert. Die Planung und Steuerung aller Luftfahrzeuge sowie die Koordination des Bereitstellungspersonals findet im Bereich Nutzungssteuerung Luftfahrzeuge (NSF) statt. Er zeichnet auch verantwortlich für die technische Auswertung der Daten aus dem Unterhaltsbereich, für die Planung und Koordination der technischen Fachausbildung, die enge Zusammenarbeit mit der Industrie und die Budgetplanung und -überwachung im Bereich Maintenance. Die Transportflüge zu Gunsten der eidgenössischen Departemente, für spezielle militärische Einsätze, wie beispielsweise zu Gunsten der PSO-Kontingente von SWISSINT und der Luftwaffe im Balkan oder zu Gunsten der swisstopo werden im Bereich Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) geplant und ausgeführt. Der letzte Bereich des AOC, der *Operational Military Support* (OMS) bildet das Bindeglied zwischen der Luftwaffe und der skyguide was flugsicherungsrelevante Informationen und Publikationen beinhaltet. Ein Mix aus Luftwaffen- und skyguide-Mitarbeitern publiziert unter anderem Luftraumkarten, Publikationen über Luftfahrthindernisse (Kabel, Baukräne in der Nähe eines Flugplatzes etc.) oder unter-

stützt die Luftraumbewirtschaftung und die Planung von Einsätzen mit Kampfflugzeugen im In- und Ausland.

Produktion des Air Tasking Order (ATO)

Eine der Aufgaben des Bereichs Einsatzplanung ist die Erstellung des zentralen, detaillierten Einsatzbefehls, des *Air Tasking Order* (ATO). International gebräuchlich ist der ATO ein täglich produzierter, eine 24-Std.-Periode umfassender Einsatzbefehl, welcher alle notwendigen Details bis auf Stufe der Funkfrequenzen und Decknamen enthält und jeweils begleitet wird vom *Airspace Coordination Order* (ACO), also dem Luftraumkoordinationsbefehl, und von den *Special Instructions* (SPINS), wie die ergänzenden Instruktionen genannt werden. Abgeleitet vom internationalen Original, erstellt die Einsatzplanung einen ATO, welcher einen Mix aus Einsatzbefehl und SPINS enthält. Er wird meist wöchentlich, je nach Lage aber auch täglich erstellt. Begleitet wird er von den täglich herausgegebenen eigentlichen Flugeinsatzbefehlen und der Schweizer Version des ACO, dem MACRAS*, welche beide mit dem Führungs- und Einsatzsystem der Luftwaffe (FIS LW) befohlen werden. Das Ziel ist eine vollständige und zeitgerecht verteilte Planung sämtlicher LW-Operationen in allen Lagen.

Flexible Bereitstellung, Planung und Führung von Mitteln

Akustisch und visuell wird der ankommende Anruf dem SDO angezeigt, es ist der Kommandant des Kompetenzzentrums Gebirgsdienst der Armee, welcher einen Flurbrand ausserhalb des Waffenplatzgeländes in Andermatt meldet. Der SDO nimmt Verbindung auf mit dem Chef Lufttransport in der Einsatzzentrale Lufttransport (EZ LT) und erkundigt sich nach verfügbaren Mitteln. Kurz darauf erhält er die Mitteilung, dass der Zufall will, dass in Alpnach gerade ein nach einem geplanten Feuerlöscheininsatz zu Gunsten armasuisse bereits ausgerüsteter Super Puma gelandet ist. Der SDO entscheidet, diesen Helikopter zur Brandbekämpfung in Andermatt zu entsenden. Die Planer der EZ LT nehmen sofort Kontakt mit der Besatzung auf, um diese zu blockieren, holen die notwendigen Informationen über den Brandherd ein, suchen nach möglichen Wasserbezugsorten und orientieren schliesslich die Besatzung über alle einsatzrelevanten Infor-

mationen. Kurze Zeit später befindet sich der Super Puma im Einsatzgebiet, wo er Feuerwehrleute zum Brandherd transportiert und verschiedene Glutnester mit Wasser aus dem angehängten «Bambi-Bucket», wie der Wasserbehälter genannt wird, bekämpft. Diese Flexibilität ist eine Stärke der Luftwaffe und nur möglich, weil auf allen Stufen hoch motiviert für das Gelingen des Einsatzes gearbeitet wird.

Die Führung sämtlicher offensiver und defensiver Aktionen und der Transporte obliegt dem Bereich Einsatzführung. Diese Aufgabe wird von den Einsatzzentralen Luftverteidigung (EZ LUV) und Luftrans-



Obere Abbildung: Wasserabwurf aus dem Bambi-Bucket.

Unten: Ausbildung zur Rettung und Brandbekämpfung in Holland. Bilder: VBS u. RNLAf

port (EZ LT) umgesetzt. Ebenfalls in der Einsatzführung angegliedert ist der Bereich der *Chief Flight Operations* (CFO), der Flugdienstleiter. Sie gewährleisten den reibungslosen Ablauf der Flugoperationen auf allen Militärflugplätzen. Die Mitarbeiter der Einsatzzentralen LUV und LT, genauso wie ihre Kameraden in der Einsatzzentrale des Lufttransportdienstes des Bundes (EZ LTDB) müssen eine gehörige Portion Flexibilität, Übersicht, aber auch Gelassenheit und Bereitschaft zur Arbeit ausserhalb normaler Bürozeiten aufweisen. Der Luftraum über der Schweiz wird rund um die Uhr überwacht (auch wenn im Moment die Interventionsmittel noch nicht 24 Std. am Tag verfügbar sind). Aber auch die Planung von Einsätzen wie die Rück-

führung der OSZE-Geiseln aus der Ukraine oder der Unterstützung der vom Hochwasser betroffenen Bevölkerung findet meist ausserhalb der üblichen Arbeitszeit statt.

Das richtige Flugzeug am richtigen Ort

Die schönste Einsatzplanung nützt nichts, wenn die Besatzung nicht am richtigen Ort über das richtige Flugzeug mit der richtigen Ausrüstung und Zuladung und dem Personal zur Bereitstellung verfügt. Die Aufgabe obliegt den Mitarbeitern der Nutzungssteuerung Luftfahrzeuge (NSF). Nebst der Planung und Steuerung aller Luftfahrzeuge und der Personalkoordination befasst sich die NSF auch mit dem Betriebsengineering, der Rettung, Brandbekämpfung und der Bergung bei einem Flugzeugunfall. Sie erlässt die fachtechnische Vorgaben an die Bodenorganisation der LW, macht konzeptionelle Analysen zu technischen Themen sowie betrieblichen und besonderen Vorkommnissen mit Flugzeugen und Flugmaterial. Die Ausbildung des Personals zur Rettung und Brandbekämpfung geschieht nach internationalen Standards und jenen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und wird teilweise im Ausland durchgeführt.

Das AOC – Nervenzentrum der Luftwaffenoperationen

Die Operationszentrale der Luftwaffe ist das Nervenzentrum der laufenden Echt- und Trainingseinsätze sowie der kurzfristigen Planung der Operationen und der Nutzungssteuerung der Flugzeuge und Helikopter. Im AOC laufen alle relevanten Informationen der laufenden und kurzfristig zu planenden Einsätze zusammen und werden auf der den Raum dominierenden Multimediawand übersichtlich dargestellt. Es ist erste Anlaufstelle für Probleme, Aktualitäten und Ereignisse, welche die Luftwaffe betreffen und eine Anpassung der Planung oder der Einsätze erfordern. Mit seinen motivierten Mitarbeitern, welche zuweilen auch zu höchst unüblichen Tageszeiten und an aussergewöhnlichen Orten im Einsatz stehen, hat es bis heute noch jede Herausforderung gemeistert. ■

* Das MACRAS (Military ATS Chart for Restricted Airspace) ist eine täglich aufdatierte Zusammenstellung der Einschränkungen im Schweizer Luftraum – jeweils mit ihrer örtlichen Ausdehnung und zeitlichen Dauer.