

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

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 180 (2014)

**Heft:** 1-2

**Artikel:** Nachtsichtgeräte und geladene Kanonen

**Autor:** Studer, Jürg

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-391370>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

# Nachtsichtgeräte und geladene Kanonen

**Bereits zum fünfzehnten Mal führte die Luftwaffe ihre Nachtflugkampagne in Norwegen durch. Während vier Wochen widmeten sich zwei Belegschaften intensiv der Ausbildung und dem Training im Nachtflug mit und ohne Nachtsichtgeräte. Als Novum konnten zudem einige Piloten ihre Treffsicherheit mit der Bordkanone auf einem norwegischen Schiessplatz demonstrieren.**

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Mit glühend orange-gelben Farben verabschiedete sich die Sonne um drei Uhr nachmittags im südwestlichen Himmel Norwegens und nur einige wenige Neulinge im Schweizer Detachement wunderten sich darüber. Fast alle weilten nicht zum ersten Mal zum Wintereinbruch im hohen Norden. Im Schweizer Camp herrschte überall geschäftiges Treiben, auch wenn es nicht wie zu Hause bereits am frühen Morgen begann. Dafür endete der Tag aber für viele erst nach Mitternacht und er war ganz bestimmt kein Zuckerschlecken. Für manchen war erst nach zwölf bis vierzehn Stunden Feierabend und er war froh, sich endlich aus den vielen Kleiderschichten herauszuschälen zu können, mit welchen er den Temperaturen unter dem Gefrierpunkt und dem beissenden Wind, der gut und gerne mal 50–70 km/h erreichte, zu trotzen versuchte. Vor allem für die Mechaniker bot der Einsatz in Ørland wieder grosse

Herausforderungen. Das Abwägen zwischen möglichst vielen schützenden Kleiderschichten und genug Bewegungsfreiheit für die Arbeit paarte sich mit der Anforderung, aufgetretene Pannen möglichst schnell und manchmal ohne Luxus des Schutzes eines warmen Hangars zu reparieren. Einfallsreichtum und vernetztes Denken gehörten einmal mehr zu den benötigten Arbeitsinstrumenten.

## Verschobener Arbeitsrhythmus

In der Unterkunft des Schweizer Detachements blieb es normalerweise bis in den späteren Morgen ruhig. Als erste nahmen Mechaniker und Kommando im Verlauf des Morgens ihre Arbeit auf. Für die Piloten begann der Tag mit dem Mittagessen, welches bereits morgens um elf eingenommen wurde. Nach dem Wetterbriefing um halb eins begann die Flug-

vorbereitung, um für einen oder zwei Flüge der täglich drei vorgesehenen Wellen bereit zu sein. Oft reichte die Zeit nicht oder nur spärlich, um die unüblich frühe Öffnungszeit der Kantine für das Nachtessen zu nutzen. Erfahrene Teilnehmer verfügten deshalb über einen Lebensmittelvorrat oder machten sich beim Mittagessen ein Lunch-Paket. Die letzte Landung fand jeweils um viertel nach elf bis halb zwölf statt, doch das hiess noch längst nicht Feierabend. Erst mussten die Flüge besprochen und die Flugzeuge gewartet werden. So wurden üblicherweise die Lichter im Ops-Gebäude erst gelöscht, nachdem der neue Tag bereits begonnen hatte. Musste eine Panne repariert werden, so hiess dies oft Nachtschicht für die betroffenen Mechaniker, damit die Maschine am nächsten Nachmittag wieder flugbereit war.

## Kontinuität in der Nachtflugausbildung

Dass die Luftwaffe dieses Jahr wieder mit acht bis zehn F/A-18 Hornet nach Ørland in Mittel-Norwegen verschoben hat, hat seinen guten Grund. In der Schweiz können die Kampfflugzeuge nur in der Periode von Oktober bis März und in dieser Zeit nur einmal pro Woche in zwei Wellen Nachtflüge absolvieren. Dies ist zu wenig, um die jungen Piloten mit genügender Kontinuität im Nachtflug auszubilden und das Fliegen mit night vision goggles (NVG), wie die Nachtsichtgeräte in der Fliegerei genannt werden, gründlich und nachhaltig in Angriff zu nehmen.

In der Nachtflugkampagne in Norwegen erhalten junge Piloten Gelegenheit, in ihrer zweiwöchigen Abkommandierung täglich ein bis zwei Einsätze zu fliegen und den Ausbildungssyllabus mit der nötigen Kontinuität und der gewünschten Konsolidierung zu absolvieren. Das

Hornet-Verband durch night vision goggles (NVG) gesehen. Bild: Luftwaffe





Ausbildungsprogramm umfasst nebst der Theorie acht Flüge bei Nacht, einige davon am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer. Mit zusätzlicher Erfahrung kann dann die Weiterausbildung mit NVG begonnen werden. Mit dieser Grundausbildung werden sie gut gerüstet bereit sein, im Januar ihren Einsatz zum Schutz des World Economic Forum in Davos auch nach Einbruch der Dämmerung erfüllen zu können.

### Riesige Trainingsräume

Ein höchst willkommener Nebeneffekt dieser Kampagne ist die Tatsache, dass Norwegen über riesige Trainingsräume verfügt, welche sich zum grössten Teil über dem Meer befinden und deshalb auch Flüge mit Überschallgeschwindigkeit bei Nacht zulassen. Dies erlaubte den erfahrenen Piloten, Einsätze in division, also in einer Vierer-Patrouille durchzuführen, welche zum Teil über zweihundert Kilometer Separation benötigten. Dabei kamen die verschiedensten Übungsszenarien zum Zug. So konnten Luftkampfübungen trainiert werden, bei welchen ein nicht-kooperierendes Ziel identifiziert werden musste oder beide Parteien über weitreichende Radarlenk Waffen verfügten und diese beyond visual range (BVR), also ausserhalb der Sichtdistanz einsetzen konnten. Einige Male trainierten die Piloten der Luftwaffe auch bei Nacht gegen norwegische F-16, welche einen von Begleitjägern geschützten Angriffsverband simulierten. Alle Einsätze wurden mit bord-eigenen Systemen aufgezeichnet, auf einen

Computer runtergeladen und anschliessend mit einer dreidimensionalen, grafischen Darstellung minutiös analysiert. So ist es nicht verwunderlich, dass die Flugauswertung oft doppelt so lange dauerte, wie der Flug selber.

### Mit geladenen Kanonen über dem Meer

Als von norwegischer Seite die Einladung kam, von der Erdkampf-Woche ihrer F-16 zu profitieren und mit Bordkanonen auf Erdziele zu schiessen, wurde dieses Angebot sofort geprüft. Für alle sich stellenden Herausforderungen, wie beispielsweise der Munitionstransport nach Norwegen, konnte eine Lösung erarbeitet werden. Sogar ein Schiessleiter wurde gefunden und so konnten die



Unüblicher Arbeitsweg für den Schiessleiter.

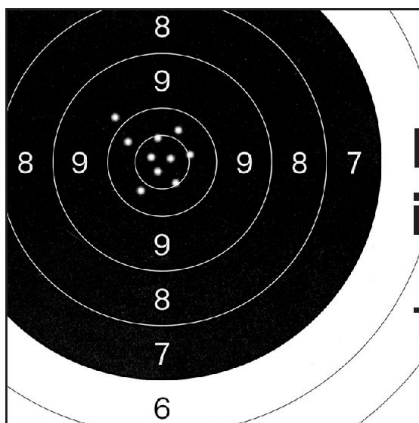
Bild: ASMZ

Schweizer Piloten mit zwei F/A-18 ihre Kanone auf Ziele in unbekanntem Gebiet einsetzen. Die sich in naher Distanz zur Airbase Ørland befindliche Tarva-Range bot ideale Bedingungen dafür. Auf einer Inselgruppe vor dem Festland fin-

det man auf dem Schiessplatz Tarva nicht nur Ziele für Flugzeuge, sondern auch für Bodentruppen und sogar für Schiffe. Nicht ganz alltäglich verschob der Schiessleiter jeden Tag mit einem kleinen Boot zum Schiessplatz. Zwei bis drei Meter hohe Wellen machten diese Überfahrt zu einem Erlebnis. Piloten und Schiessleiter bewiesen aber eindrücklich, dass sie fähig sind, mit wenig Vorbereitung in unbekanntem Gelände den Waffeneinsatz erfolgreich vorzunehmen. Mehr als einmal lautete das Resultat «target covered», also Ziel getroffen.

### Notwendige Kampagne

Die politischen und gesellschaftlichen Voraussetzungen in der Schweiz schränken die Trainingsmöglichkeiten von Kampfpiloten zunehmend ein. Mit einer Kampagne im Ausland können einige dieser Einschränkungen umgangen werden und das Training unserer Piloten kann trotzdem auf höchstem Niveau stattfinden. Das Nachtflugtraining in Norwegen gehört voll und ganz in diese Kategorie. Ohne ein Nachtflugtraining, welches über einen gewissen Zeitraum ein kontinuierliches Training bei Dunkelheit ermöglicht, könnten die Piloten der Luftwaffe wohl kaum mit der gebotenen Berücksichtigung der Flugsicherheit ein aufbauendes und konsolidiertes Nachtflugtraining betreiben, welches die Voraussetzung ist, den hoheitlichen Auftrag zur Wahrung der Lufthoheit auch bei Nacht wahrnehmen zu können. ■



**Mit Ihrer Werbung treffen Sie bei uns immer ins Schwarze!**

**Telefon: 044 908 45 61**

**+ASMZ**  
Sicherheit Schweiz

Verlag Equi-Media AG  
Brunnenstrasse 7  
8604 Volketswil  
www.asnz.ch