

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 181 (2015)
Heft: 3

Artikel: Rock your wings
Autor: Trottmann, Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-513465>

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: 04.05.2025

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

Rock your wings

Während zehn Stunden macht sich die Luftwaffe im Vorfeld des WEF fit für die Mission, den eingeschränkten Luftraum über Davos mit angemessenem Mitteleinsatz zu schützen. Um erfolgreich reagieren zu können, beübt sich die Luftwaffe selbst. BLUE Air wendet die eigene Taktik an, RED Air hingegen führt «feindliche» Aktionen durch.



Internierungsflugplatz Dübendorf: Die fehlbare österreichische Transportmaschine C-130 wird von den F/A-18 zur Landung gezwungen.

Christian Trottmann

Im Training für das World Economic Forum (WEF) erwartet die Luftwaffe am 19.01.2015 während zehn Stunden eine geballte Ladung an Luftraumverletzungen. Dafür sind Eurofighter, eine Transportmaschine des Typs C-130 und zwei PC-7 der österreichischen Luftwaffe sowie zivile Flugzeuge verschiedener Art, Helikopter, aber auch ein Pilatus Porter und eine PC-12 von armasuisse, Flugzeuge des Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB) sowie PC-9 Maschinen der Luftwaffe aufgeboten. Sie alle haben den Auftrag, mit hoher Kadenz BLUE Air zu Interventionen herauszufordern. Das Drehbuch der Gegenseite RED Air umfasst 26 komplexe Szenarien, einstudiert durch Oberstlt Jascha Haller alias «José», Chef Fachdienst Einsatzzentrale Luftverteidigung. Von Funkausfall bis Hijacking steht alles auf dem Programm. BLUE Air hat keinerlei Kenntnisse der einzelnen Missionen. Vor jeder Konferenzschutz-Opera-

tion wird das Luftverteidigungsdispositiv der Schweizer Luftwaffe auf diese aufwendige Art und Weise auf die Probe gestellt.

Rückblende: In der Operationszentrale Dübendorf sitzen am Freitagabend vor dem WEF-Einsatz 14 zivile Piloten; sie haben soeben von Chef-Aggressor Haller ihre Missionen erhalten. Das gleiche Briefing fand zuvor in Emmen statt. Hier



Perfektes Team: Oberstlt Haller und Oberstlt Gull stehen als RED Air mit den Aggressoren per Funk in Kontakt.

nahmen insbesondere Piloten aus der Zentral- und Westschweiz teil. Sie alle sollen die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) auferlegten Flugbeschränkungen

bewusst ignorieren und «unbewilligt» in die Zone einfliegen.

Unangenehme Begleitung

Alles scheint zu Beginn des Trainings ziemlich ruhig an den Radarkonsolen der beiden Tactical Fighter Controller von BLUE Air, bis die erste eindringende Maschine des Typs Cirrus von zwei F/A-18 Hornet abgefangen werden muss. Nachdem das zivile Flugzeug nicht auf den Funkaufruf reagiert, interveniert der Chief Air Defense (CAD) von Dübendorf aus; es werden sofort Kampffjets aus dem Werraum abgezogen. Diese fangen das Luftfahrzeug ab und fordern die fehlbaren Piloten über Funk erneut auf, den Luftraum umgehend zu verlassen. Eine Hornet vorne links, die andere hinten als Sicherungselement. Keine Antwort. Der CAD gibt den F/A-18 Piloten die Anweisung, das zivile Flugzeug aus der Zone zu führen. Die international gebräuchliche Zeichengebung, einem Abfangmanöver Folge zu leisten, ist Flügelschwenken (Wing Rocking) – dies bedeutet «Folgen Sie mir!». Doch auch darauf reagieren die Piloten der Cirrus Maschine nicht. Warnschüsse mittels FLARE (Magnesium-Fa-

ckeln) folgen. Im intensiven Dialog mit dem Entscheidungsträger, normalerweise der Chef VBS, allenfalls delegiert an den Kdt LW, wird der Eindringling als «Hostile» klassifiziert. Dies bedeutet, dass das Flugzeug nun durch die F/A-18 bekämpft werden kann.

Die Eindringlinge

Inzwischen herrscht intensiver Funkverkehr auf sämtlichen Frequenzen. Die beiden Controller an deren Radarschirmen erledigen vieles gleichzeitig. Am Telefon der Flugverkehrsleiter des Flugplatzes Samedan, am Funk die simulierten Eindringlinge, denen sie situativ ergänzende Anweisungen geben und im Rücken der Chef-Aggressor Haller. Als nächstes befindet sich die C-130 der österreichischen Luftwaffe im Holding. Deren Mission gemäss Drehbuch RED Air: Einflug in die Sperrzone ohne Funk und nicht mehr funktionstüchtiger Navigationsanlage. Auch diese Crew wird kurz nach verbotem Einflug in den Luftraum über Davos durch die Luftwaffe hoch über den Wolken in Empfang genommen. Zwei F/A-18 Hornet zwingen die rund 70 Tonnen schwere Hercules Maschine schliesslich zur Landung auf dem für das Training definierten Internierungsflugplatz Dübendorf. Für die Kampffjers heisst es nun; wieder zurück auf CAP (Combat Air Patrol) und sich für die Eskortierung weiterer Suspects bereitzuhalten.

Als die direkt aus Dresden kommende Falcon 900 mit Deckname Swiss Air Force 645 zu deren Mission ansetzt, ist BLUE Air kurz nach Mittag ein weiteres



Abfangmanöver durch PC-7: Ein suspekter ziviler Helikopter wird von BLUE Air aufgefordert, die internationale Notfrequenz einzuschalten. Bilder: VBS

Mal gefordert. Maj i Gst Mathias Steiner und Oberstlt Bernhard Berset, die zwei CAD an der Radarkonsole, stehen nun in Kontakt mit Oberst i Gst Felix Stoffel, dem zugeteilten Stabsoffizier von BR Mau-

Oberstlt Jascha Haller, Chef Fachdienst Einsatzzentrale Luftverteidigung

Welches waren die Besonderheiten dieses Trainings?

Die Besonderheit dieses Trainings ist die sogenannte Asymmetrie der Bedrohung. Von asymmetrischer Bedrohung spricht man dann, wenn auf der Gegenseite kein militärischer, sondern ein nichtstaatlicher, allenfalls terroristischer Gegner steht. Von dieser Bedrohung ist im Fall des Konferenzschutzes am ehesten auszugehen. Besonders ist ausserdem, dass wir für das Training dieser Szenarien zivile Piloten und ihre Flugzeuge einsetzen. Dies macht das Training realistischer, als wenn wir unsere eigenen Piloten und Flugzeuge dafür einsetzen, mit denen wir bestens vertraut sind.

Nach welchen Kriterien wurden die Szenarien geplant?

Bei der Wahl der Szenarien spielt die Wahrscheinlichkeit der Bedrohung eine wesentliche Rolle. Diese Informationen erhalten wir teilweise von unserem Nachrichtendienst, andere Szenarien stammen von mir oder meinen Vorgängern. Weiter müssen selbstverständlich die zivilen Flugzeuge und Piloten am Trainingstag verfügbar sein. Ziel ist es, alle Beteiligten zu beüben, so auch dieses Jahr erstmals den Helikopter mit Bordschütze. Dafür sollten die Eindringlinge aus unterschied-

lichen Richtungen, Flughöhen sowie mit verschiedenen Geschwindigkeiten in die Sperrzone einfliegen. Einerseits gibt es kooperative Eindringlinge mit technischen Problemen oder Funkausfall, die Hilfe benötigen, andererseits aber auch unkooperative Piloten, welche etwas Böses in Schilde führen. Im Weiteren ist auf die Allwetterfähigkeit zu achten. Auch bei schlechtem Wetter, wenn Sichtflugregeln nicht mehr eingehalten werden können, muss noch eine genügend grosse Anzahl von Eindringlingen verfügbar sein. Ausserdem versuche ich als Kenner des Dispositivs selbstverständlich dessen Schwächen zu finden und so die Gelegenheit zu nutzen, für spätere Einsätze Lehren zu ziehen und das Dispositiv laufend zu verbessern.

Welches persönliche Fazit zum Training ziehen Sie?

Von den 26 geplanten Ereignissen sind lediglich drei ausgefallen. Von den verbleibenden 23 Ereignissen, die auf 10 Stunden verteilt waren, konnten sämtliche Eindringlinge entweder mit luftpolizeilichen Massnahmen aus der Zone heraus begleitet oder bekämpft werden. Diese Tatsache zeigt, dass das WEF auch dieses Jahr gegen mögliche Bedrohungen aus der Luft bestens geschützt ist.

Erprobter Ernstfall

Nach zehn Stunden dichtestem Programm sieht man den Beteiligten die Freude regelrecht ins Gesicht geschrieben. Bis auf den technischen Ausfall der geplanten King Air sowie zwei wetterbedingten Absagen darf die Luftwaffe auf ein sehr erfolgreiches WEF-Training zurückblicken, mit dem wiederum wichtige Erfahrungen gesammelt werden konnten. Auch das Wetter spielte auf sämtlichen Flughöhen bis kurz vor Trainingsende mit. Nicht zuletzt ist dies alles dem perfekt eingespielten Team und der langjährig erprobten Zusammenarbeit von Miliz und Profiformationen innerhalb der Luftwaffe zu verdanken.



Oberstlt
Christian Trottman
C Komm Stab Kdo Ei LW
Zürich Tourismus
8180 Bülach

rer. Was die Crew des Falcon Jets genau im Schilde führt, weiss BLUE Air nicht. Sämtliche Bewegungen werden nun in perfektem Zusammenspiel mit den Jet-Piloten registriert und im Sekundentakt an Stoffel rapportiert. Dieser muss zusammen mit dem Chef VBS blitzschnell die Lage beurteilen. Eskortiert durch zwei Kampffjers der Luftwaffe verlässt die Falcon 900 den gesperrten Luftraum und landet schliesslich unversehrt auf dem Flugplatz Bern-Belp.

Auch das neue Abfangverfahren des Air Policing On Helicopter (APOH) wird in diesem WEF-Training angewendet. Durch einen so genannten Scramble ist die Crew des Super Pumas ab dem Standort im Raum Davos innert Minuten in der Luft. Kurz darauf tauchen zwei PC-7 der österreichischen Luftwaffe, von Innsbruck herkommend, auf dem Radarschirm auf. Auch sie fliegen nach Drehbuch RED Air ihr Programm; sie sind gegen die Effektoren der bodengestützten Luftverteidigung (BODLUV) chancenlos. Bei der versuchten Attacke auf Davos werden sie im Anflug getroffen und neutralisiert.