Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 71 (1996)

Heft: 1

Artikel: Swiss Air Force im Ausland

Autor: Brotschi, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-713756

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

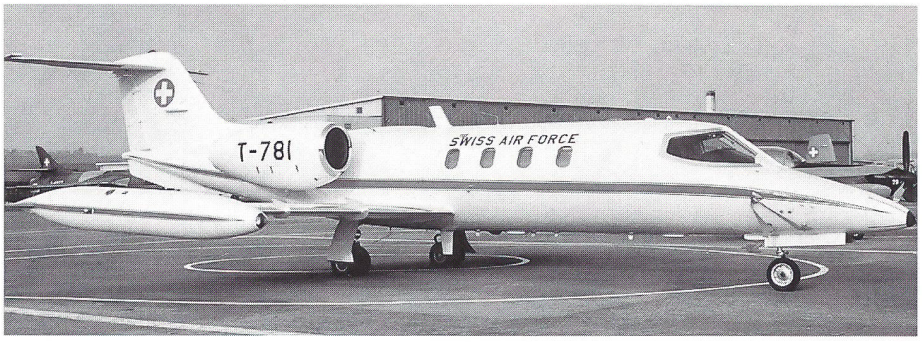
Download PDF: 16.07.2025

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

Swiss Air Force im Ausland

Von Oblt Peter Brotschi, Grenchen

In der Flotte der Schweizer Flugwaffe gab es seit jeher vielseitig verwendbare Flächenflugzeuge zur Erfüllung verschiedenster Transportaufgaben. So standen von 1938 bis 1959 18 Einheiten des einmotorigen Verbindungs- und Schulungsflugzeuges Messerschmitt Me-108 B Taifun im Einsatz. Mit der stufenweisen Ausserbetriebsetzung der Me 108 Taifun wurden ab 1957 drei Flugzeuge des Typs Beechcraft Twin-Bonanza E-50 in Dienst genommen sowie ab 1958 sieben Stück der «hochbeinigen» Dornier Do-27 H2.



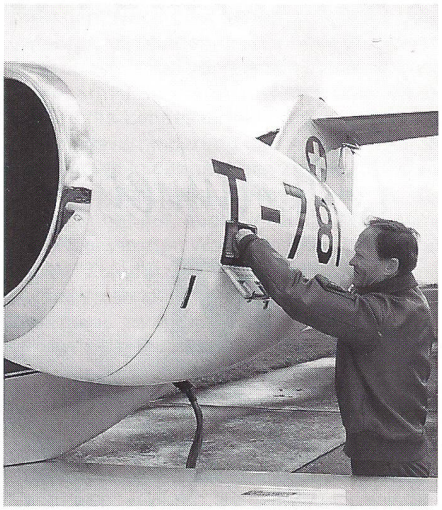
Die Schweizer Flugwaffe betreibt zwei Gates Learjet 35A zur Erfüllung von Transportaufgaben bis weit über die Landesgrenzen hinaus.

Nach rund 30jähriger Einsatzdauer zeichnete sich gegen Ende der achtziger Jahre ab, dass die Twin-Bonanzas ersetzt werden müssen. In dieser Zeit wollte die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) ihre beiden Ambulanzflugzeuge des Typs Gates Learjet 35A durch grössere Transportjets auswechseln.
Die beiden Learjets HB-VEM und HB-VFB flogen seit 1976 respektive 1977 bei der Rega. Da sie keine altersbedingten Mängel sowie einen einwandfreien technischen Zustand aufwiesen, entschied sich die Schweizer Flugwaffe für die Übernahme der beiden Flugzeuge als Ersatz für die Twin-Bonanzas.
Die Verantwortlichen des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) (nach Aufteilung des BAMF ab 1.1.96 neu Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe BABLW) und der Flugwaffe haben sich bei der Übernahme auch die Erfahrung der US Air Force sowie den Flugwaffen von Schweden und Finnland abstützen können, welche bereits Learjets für militärische und staatliche Aufgaben in Betrieb hatten. Auch haben die Flugleistungen dieses kleinen Jets überzeugt, der nur rund 14 Meter lang ist und über die geringe Spannweite von etwas über zwölf Metern verfügt. Mit den zwei Garrett-Turbofan-Triebwerken TFE 731-2-2 B von je 1590 kp Standschub begnügt sich der Learjet mit gewissen Einschränkungen bei der Zuladung mit einer Piste von nur 900 Metern Länge.
Durch die vermehrten Trainingskampagnen von Schweizer Militärflugzeugen im Ausland, beispielsweise die Überschall-Luftkampftrainings in Sardinien und Grossbritannien sowie das Lenkwaffenschiessen in Nordschweden, war der Bedarf eines leistungsfähigen Transportflugzeuges gegeben. Die beiden Learjets konnten in der Folge zu günstigen Bedingungen von der Rega übernommen werden, erhielten die militärischen Immatrikulationen T-781 und T-782 und wurden für den Betrieb der Flugwaffenbrigade 31 zugeteilt.

Vom Mirage zum Learjet

Von Beginn weg amtete Major Max Wiget als Chefpilot für die Learjet-Einsätze. Ursprünglich war er im Überwachungsgeschwader als Staffelpilot auf Hunter und Mirage IIIS geflogen und hatte später zusätzlich Aufgaben im Transportbereich auf Twin-Bonanza und Helikopter übernommen. Er erfüllte auch die wichtigste Anforderung an einen Learjet-Piloten, nämlich den Besitz des zivilen Ausweises für Instrumentenflug. Zudem konnte er bereits im Alter von 46 Jahren, als die Learjets eingeführt wurden, auf die für einen Militärpiloten überdurchschnittliche Erfahrung von über 8000 Flugstunden blicken, wobei einige tausend Stunden aus dem zivilen Flugbetrieb stammten; mittlerweile ist in den Flugbüchern von Max Wiget eine fünfstellige Zahl an Flugstunden eingetragen.
In der Regel geht es in der Flugwaffe nicht lange, bis ein Spitzname gefunden ist, sei es für einen Menschen oder eine Tätigkeit. So wird unter den Piloten auch etwa von *«Wiget-Air»* gesprochen, wenn die Learjet-Einsätze gemeint werden. Was einen guten Spitznamen auszeichnet, umschreibt auch dieser in den beiden Wörtern kurz und bündig die Eigenschaften der Learjet-Flüge: den Touch der Verkehrsluftfahrt, der an den beiden kleinen Passagierjets anhaftet, sowie die damit verbundene Internationalität; und nicht zuletzt wird die Identifikation des Chefpiloten mit seiner Aufgabe eingebunden.
Diese Identifikation ist auch nötig. Die Learjet-Piloten haben fast alles im Selfmade-System zu erledigen: Von der Betankung der Flugzeuge über den Aussencheck der Hangarierung, vom Nachschub der Getränke für die Passagiere bis zur Planung der technischen Kontrollen liegt alles in den Händen der Piloten. Nur für die Flugplanung selber steht in der Einsatzleitstelle der Flugwaffenbrigade 31 ein Dispatcher zur Verfügung.

Swiss Air Force – eine ungewohnte Beschriftung an einem Schweizer Militärflugzeug.



Learjet-Chefpilot Major Max Wiget kontrolliert vor dem Flug den Ölstand an einem der beiden Triebwerke.

Simulatortraining in den USA

Unterstützung bietet natürlich auch das Bundesamt für Militärflugplätze, wobei Dübendorf der Hauptstandort für die Wartung der Learjets ist. Die periodischen Unterhaltsarbeiten werden aber bei der Firma Transair in Genf vorgenommen, weil der Aufwand für eine Umschulung von BAMF-Mechanikern für die kleine Flotte von zwei Flugzeugen zu gross gewesen wäre und das eigentliche Handwerk auch zu wenig hätte ausgeübt werden können. Auch das obligatorische Simulatortraining für die Piloten erfolgt bei einer privaten Firma, nämlich bei Flight Safety in Tucson, Arizona USA. Zweimal jährlich müssen die Learjet-Besatzungen in den *«Schwitzkasten»*, wo sie auch die gesetzlich vorgeschriebenen Checks zur Erneuerung der Instrumentenflugausweise absolvieren.

Auch zivile Piloten

Das Team der auf Learjets eingesetzten Flugzeugführer besteht aus sieben Piloten. Davon sind vier Angehörige des Überwachungsgeschwaders und einer ist Werkpilot beim BAMF; zwei zivile Piloten, je einer aus dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Fluggesellschaft Aeroleasing, ergänzen das Team und leisten damit ihre Militärdiensttage ab. Die Militärpiloten mussten vor ihrem ersten Einsatz auf dem kleinen Transportjet nochmals die Schulbank drücken und bei der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) die Ausbildung zur zivilen Instrumentenflugberechtigung absolvieren.
Eine der Hauptschwierigkeiten für Learjet-Chef Max Wiget ist die Einsatzplanung der Crews. Die Transportbedürfnisse, welche mit den zwei Flugzeugen erfüllt werden müssen,

sind über das ganze Jahr gesehen ungleichmässig verteilt. Bei den Auslandkampagnen der Flugwaffe, beispielsweise bei Lenkwaffenschiessen in Nordschweden oder bei Überschall-Luftkampftrainings in Grossbritannien, sind die Learjets oft unterwegs zwischen den ausländischen Stützpunkten und der Heimat. Der grösste Teil der Einsätze fällt aber kurzfristig an, was entsprechende Flexibilität bei der Planung benötigt – auch im Privatleben der Piloten. Um die Spitzen der Transportbedürfnisse abdecken zu können, wären eigentlich mehr als nur sieben Piloten notwendig. Hingegen könnte der Trainingsstand jedes einzelnen Piloten nicht in genügendem Masse sichergestellt werden, da die rund 600 Flugstunden pro Jahr nur dazu ausreichen, das vorhandene Team in Übung zu halten.

Flüge für die UNO

Neben den Bedürfnissen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, zu denen neben den Auslandeinsätzen auch etwa Zielflüge für Interzeptionstrainings gehören, fliegen die beiden Jets in relativ hoher Priorität für die UNO. So waren die zwei Flugzeuge in der ersten Hälfte der neunziger Jahre oftmals mit UNO-Delegationen unterwegs, die im Konflikt um das ehemalige Jugoslawien zu vermitteln versuchten. Selbst in Sarajevo wurde gelandet, bis der Flughafen geschlossen werden musste. Weiter können Max Wiget und sein Team auch oftmals Mitglieder der Schweizer Landesregierung an Bord begrüssen, wenn die Bundesräte ins Ausland zu einer Konferenz fliegen. Innerhalb der Schweiz werden die schnittigen Flugzeuge eher wenig für Transportflüge verwendet, Ausnahmen bilden etwa Einsätze für ausländische VIPs. Selbst für wissenschaftliche Zwecke wird geflogen: Seit 1993 wird bei einem Programm der Universität Bern zur Erforschung der Ozonschicht mitgeholfen, vor allem für die Verteilung des Ozons in der Nord-Süd-Achse. Bei solchen Flügen fliegt der Learjet T-781, bei dem für die Messflüge eine kleine Modifikation an einem der Kabinenfenster vorgenommen wurde, von Spitzbergen bis nach Dakar. Man sieht also, dass die Learjets für die vielfältigsten und ständig wechselnden Transportbedürfnisse gute Dienste leisten. Wenn man in Baku, Bukarest oder sonstwo auf zwei Schweizer Militärpiloten in Uniform trifft, kann dies nur eines bedeuten: Einer der beiden Learjets ist wieder einmal unterwegs, um eine Mission für die Gemeinschaft der Völker zu erfüllen. Die Schweizer Flugwaffe schützt also nicht nur den Luftraum, sondern stellt sich auch in den Dienst der Friedensförderung, ganz gemäss dem Armeeleitbild 95. ✠

VOM GLAUBEN UND BEGREIFEN

Die einen möchten begreifen, woran sie glauben, und die anderen das glauben, was sie begreifen.

Stanislaw Jerzy Lec (1909–1966)
Polnischer Diplomat und Aphorismendichter

Ausstellung im Armee-Ausbildungszentrum Luzern

«Sicherheitspolitik heute»

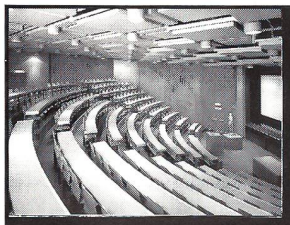
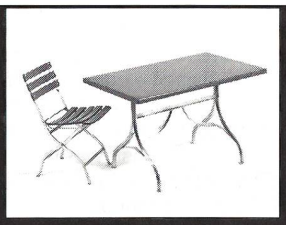
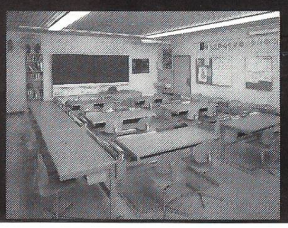
Auf Einladung des Kommandanten der Stabs- und Kommandantenschulen, Herr Divisionär Kurt Lipp, hat die Zentralstelle für Gesamtverteidigung im Armee-Ausbildungszentrum eine Präsentation über die neu ausgerichtete schweizerische Sicherheitspolitik realisiert. Die Ausstellung wurde durch Herrn Hansheiri Dahinden, Direktor der Zentralstelle für Gesamtverteidigung, eröffnet. Herr Dr Ulrich Fässler, Schultheiss des Standes Luzern, wies in seinem Referat *«Gedanken zur Sicherheitspolitik aus kantonaler Sicht»* auf die Bedeutung und den Realisierungsstand von Massnahmen hin, die im Bereiche unserer Sicherheitspolitik entsprechend den neu definierten Vorgaben eingeleitet worden sind.
In der Ausstellung werden anhand von 30 Bildtafeln, Grafiken und Modellen folgende **Schwerpunkte** dargestellt:

- die doppelte sicherheitspolitische Zielsetzung (sowohl Vorbeugung, Friedensförderung und internationale Solidarität als auch Abwehr und nationale Selbstbehauptung)
- das Zusammenwirken der zivilen und militärischen Mittel (Aussenpolitik, Aussenwirtschaftspolitik, wirtschaftliche Landesversorgung, Zivilschutz, Armee, Staatsschutz und Information)
- das Projekt «Umfassende Risikoanalyse Schweiz» und
- die «Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa» (OSZE).

Vertiefte Informationen bieten zudem die beiden neuen Videos:

- das im Schweizer Soldat Nov 95 vorgestellte Video «Flugstunde» und
- das Video «Frau und Sicherheitspolitik»

Militärischen Vereinen wird die Ausstellung bis Februar 1996 bei Voranmeldung (Kasernenverwaltung, 6000 Luzern) zugänglich gemacht.


Schulmobiliar

Einrichtungen für Spitäler und Pflegeheime
bemag sissach
Basler Eisenmöbelfabrik AG
Saal- und Hörsaaleinrichtungen

Gartenmöbel

BEMAG
Verkauf und Ausstellung
Netzenstrasse 4
4450 Sissach
Tel. 061/976 76 76
Fax 061/971 50 67

Wir machen Aluminium schöner, härter und dauerhafter.

Spezialisten in der
— Herstellung von eloxierten, beschrifteten Aluminium-Schildern und Frontplatten
— Eloxierung und Beschriftung von dreidimensionalen Alu-Artikeln
— Oberflächenbehandlung von zugelieferten Alu-Gegenständen.

Nous rendons l'aluminium plus beau, plus dur et plus durable.

car nous sommes spécialistes dans
— la fabrication de plaquettes et de plaques frontales imprimées et éloxées en aluminium
— l'éloxage et l'impression d'articles tridimensionnels en alu
— le traitement de surface en sous-traitance d'objets en alu.

Aloxyd SA
Route de Boujean 39
2500 Biel-Bienne
Tél. 032 42 18 81

3506 Grosshöchstetten
Tél. 031 711 18 31

ALOXYD AG SA