Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 180 (2014)

Heft: 8

Artikel: Überlebenstraining für Flugzeug- und Helikopterbesatzungen

Autor: Studer, Jürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-515478

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: 05.12.2025

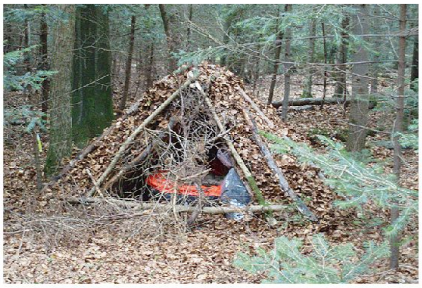
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Überlebenstraining für Flugzeug- und Helikopterbesatzungen

Ein Besatzungsmitglied, welches sein Flugzeug mit dem Schleudersitz verlassen oder seinen Helikopter notlanden muss, befindet sich oft unverhofft in einer höchst unwirtlichen Umgebung, in einem Konfliktgebiet, möglicherweise sogar in einem Gebiet, welches vom Gegner kontrolliert wird. Das Überlebenstraining für Piloten soll in einem solchen Fall die Voraussetzungen schaffen, dass die Besatzungen überleben, gefunden und nach Hause gebracht werden können.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Das *survival training,* wie das Überlebenstraining für Piloten oft auch genannt wird, soll den Besatzungen die nötige Ausbildung vermitteln, um bei einem Abschuss oder einer Notlandung in unwirtlichem Gelände das Überleben zu sichern. In der Schweiz kann ein solcher Fall dazu führen, dass sich das Besatzungsmitglied plötzlich in Eis und Schnee im Gebirge oder im Wasser eines Sees wiederfindet. Während im Falle unserer Binnengewässer das Überleben bis zur Rettung wohl kaum länger als eine Stunde dauern würde, kann ein Abschuss oder eine Notlandung bei Nacht oder schlechtem Wetter im Gebirge möglicherweise zu einer unfreiwilligen Übernachtung führen. Auslandtrainings über dem Meer oder Einsätze in unwirtlichen Krisen- oder Katastrophengebieten stellen bezüglich des Überlebens noch einmal höhere Anforderungen an die Besatzungen.



Witterungsschutz in Form einer Laubhütte.

Damit unsere Besatzungen auf solche Fälle vorbereitet werden, ist das *survival training* bereits Bestandteil der Grundausbildung und dauert fünf Wochen. Sie durchlaufen dabei drei Ausbildungsblöcke: *land survival, sea survival* und *alpine survival,* also das Überleben zu Land, zu Wasser und im Gebirge. Dabei werden im Ausbildungsblock zu Land auch einige Elemente integriert, welche nicht nur das Überleben, sondern auch Ausweich-, Widerstands- und Fluchttraining beinhalten. Dieses SERE-Training *(survival, evasion, resistance, escape),* welches ein Teilaspekt des Oberbegriffs der Personenbergung (international: *personnel recovery)* darstellt, wird durch Schweizer Spezialisten nach internationalen Standards ausgebildet.

Überlebenstraining zu Land

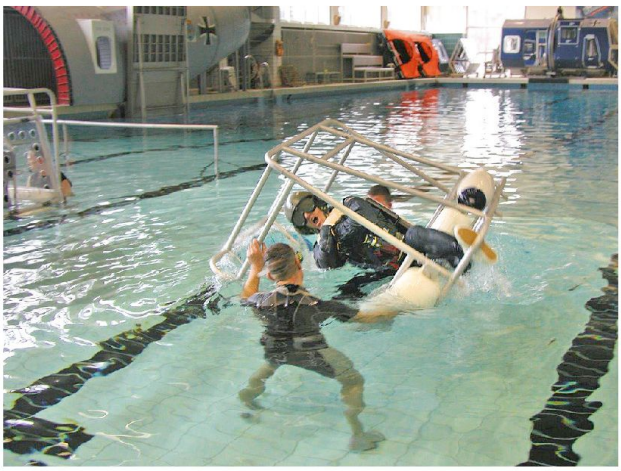
Im *land survival,* wie das Überleben zu Land auch genannt wird, wird den Teilnehmern das «survivaltechnische» Grundwissen vermittelt, wie sie ihre Notausrüstung, welche sie in der Rettungsweste und den Notpaketen mitführen, am besten gebrauchen, um zu überleben. Der Grundsatz zum Überleben ist immer derselbe, er richtet sich nach überlebenswichtigen Prioritäten: Schutz, Signalisation, Wasser, Feuer, Nahrung *(protection, location, water, fire, food).*

Oberste Priorität ist die Herstellung eines Witterungs- und Kälteschutzes, da der Körper je nach Witterungs- und Temperaturverhältnissen innert Stunden ohne Schutz lebensgefährlich auskühlen kann. Nächste Priorität geniesst die Vorbereitung beziehungsweise der Einsatz von Signalmitteln, um allfällige Retter auf sich aufmerksam machen zu können. Ist absehbar, dass die Retter nicht innert Stunden da sein werden, muss trinkbares Wasser besorgt oder allenfalls aufbereitet werden, da der Mensch seinen Flüssigkeitsverlust ausgleichen muss, sonst ist er innert etwa drei Tagen verdurstet. Trotz Witterungsschutz muss bei längerem Aufenthalt in unwirtlichem Gelände auch Feuer gemacht werden. Letzte Priorität hat die Nahrung, da der Mensch etwa drei Wochen ohne Nahrung aushält. Hier nimmt auch die Pflanzenkunde einen gewissen Stellenwert ein; nicht alle Pflanzen sind geniessbar, einige haben aber bei Genuss nebst Ernährung auch einen medizinisch nutzbaren Effekt.

Zusätzlich werden im Ausbildungslehrgang das taktische Verhalten und das Kommunikationsverfahren im gegnerischen Gebiet und das Verhalten gegen

Starkwind simuliert mit einem P 80 Patrouillenboot.

Such- und Schutzhunde vermittelt. Ebenso Teil der Ausbildung sind die Sensibilisierung für und im Verhalten gegen Minen und der Schutz der eigenen Person, sowie das Aufnahmeverfahren durch die *recovery forces,* wie die Bergungstruppe international genannt wird.



Simulation eines im Wasser kippenden Helikopters.

Den Abschluss der Ausbildung bildet eine kombinierte, taktische Übung, welche sieben Tage dauert und den Teilnehmern sehr viel abverlangt. Sie dient dazu, das Erlernte in der Praxis anzuwenden und die Techniken zu verfeinern.

Überlebenstraining zu Wasser

Als 1985 die ersten Mirage über dem Mittelmeer vor Sardinien trainierten, hatten die Piloten kurz zuvor im norddeutschen Nordholz ein *sea survival training* beim Marinefliegergeschwader der Deutschen Luftwaffe absolviert. Dort lernten sie, sich im Wasser vom Fallschirm zu lösen, das *dinghi,* also das Rettungsboot aufzublasen und sich von einem Helikopter retten zu lassen. Bereits Ende der 80er-Jahre beschloss die Luftwaffe, ein Überlebenstraining zu Wasser in der Schweiz durchzuführen. Das Gelände beim Fliegerschiessplatz Forel am und im Neuenburger See, ein umgebautes Patrouillenboot P 80 und ein zum Überlebensexperten ausgebildeter Pilot mit Tauchlizenz boten die nötigen Voraussetzungen.

Heute ist das *sea survival training* immer noch ähnlich, in der Zwischenzeit sind aber Ausbildung und Überlebensausrüstung erweitert und professionalisiert worden. Das Überlebenstraining zu Wasser wird nicht mehr nur für Jet-Piloten und bei Tag ausgebildet. Damit die Jet-Piloten an der Nachtflugkampagne über dem Meer teilnehmen können, müssen sie vorgängig ein *sea survival training* bei Nacht und winterlichen Temperaturen absolvieren. Dabei ist manch einem beim Aussteigen aus dem Wasser der Handschuh schon mal an der kalten, eisernen Leiter angefroren. Auf der anderen Seite gibt das Training das nötige Vertrauen, dass die Überlebensausrüstung, wie beispielsweise der Trockenanzug bei Nacht und winterlichen Wassertemperaturen die Überlebenschancen entscheidend verbessern kann.

Seit einigen Jahren absolvieren auch die Schweizer Helikopterbesatzungen ein *sea survival training.* Sie reisen, nachdem sie in der Schweiz eine vorbereitende Ausbildung absolviert haben, nach Nordholz, da die Deutsche Marine die besseren Möglichkeiten bietet. So verfügt sie beispielsweise über einen sogenannten METS *(modular egress training simulator),* eine Helikopterattrappe, mit welcher das Verhalten bei einer Notwasserung trainiert werden kann. Auf Grund des hohen Schwerpunktes durch den Rotorkopf wird ein notgewasserter Helikopter fast unweigerlich kippen und letztendlich kopfüber im Wasser schwimmen. Diese Situation und wie man sich daraus rettet, wird dabei simuliert.

Überlebenstraining im Gebirge

Da der grösste Teil der Schweizer Landschaft aus Bergen besteht, ist es nur logisch, dass die Piloten auch auf eine Überlebenssituation im Gebirge vorbereitet werden *(alpine survival).* Gebirgsspezialisten der Armee vermitteln Theorien über die Gefahren und das Verhalten im Gebirge. Anfänglich trainierte man lediglich das Erstellen einer Ein-Mann-Schneehöhle oder eines Iglus, um nach einem Absprung oder einer Notlandung die Nacht im Gebirge zu überleben, da die Temperatur in der richtig gebauten Schneehöhle nicht unter ca. 4 °C sinkt. Unter Führung des Fliegerärztlichen Instituts und mit Hilfe von Versuchen, welche mit Wärmebildkameras überprüft wurden, fand man Ende der 80er-Jahre heraus, dass das *dinghi,* welches bei Trainingkampagnen über dem Meer zum Einsatz kam, auch beim Überleben im Gebirge hervorragende Dienste als wärmespendender «Schlafsack» leistete. Somit wurde es zum festen Bestandteil der Ausrüstung im Notpaket des Schleudersitzes.

In regelmässigen Abständen oder vor bestimmten Kampagnen muss jedes Besatzungsmitglied das Überlebenstraining wiederholen, um optimal auf den Notfall vorbereitet zu sein. Die Ausrüstung wird laufend modernisiert und angepasst. So ist heute jedes Besatzungsmitglied mit einer auf den jeweiligen Flugzeugtyp angepassten Rettungsweste ausgerüstet. Helikopterpiloten finden dort beispielsweise nicht nur Notfunkgerät, Signalmittel, Medikamente und Verbandszeug, sondern auch den Pressluftatmer STASS *(short term air supply system,* eine Art Mini-Tauchgerät), welcher bei kaltem Wasser extrem wichtig für das Überleben in den ersten paar Minuten ist. Zusätzlich befindet sich in fast jedem Flugzeug/Helikopter der Luftwaffe ein Notpaket mit Überlebensausrüstung. Die Ausbildner der Luftwaffe kennen nebst dem Wald, dem Wasser und dem Schnee auch den Dschungel und die Wüste aus eigener Erfahrung und sind bereit, bei einem bevorstehenden Einsatz, wie er beispielsweise 2005 nach dem Tsunami in Indonesien stattfand, die Besatzungen optimal auf das Überleben in unwirtlichem Gebiet vorzubereiten. ■

Besatzungsmitglieder graben ihre Schneehöhle. Bilder: VBS