Die Luftwaffe im Einsatz am G8-Gipfel

Autor(en): **Gygax, Markus**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **169 (2003)**

Heft 9

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-68736

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Luftwaffe im Einsatz am G8-Gipfel

Auch am G8-Gipfel in Evian sorgte die Schweizer Luftwaffe für Sicherheit am Himmel. Vom 1. bis 3. Juni 2003 überwachte und kontrollierte unsere Luftwaffe, zusammen mit der Armée de l'Air Française, den Luftraum über dem Konferenzort. Die Bilanz ist positiv: Während des G8-Gipfels gelang es keinem Flugobjekt, den Eintritt in die Flugsperrzone Evian zu erzwingen. Mit dem kombinierten Einsatz der schweizerischen und französischen Luftwaffe zum Schutz einer internationalen Konferenz wurde der Nachweis einer funktionierenden Kooperation zwischen zwei befreundeten Luftwaffen erbracht. Lä

Markus Gygax

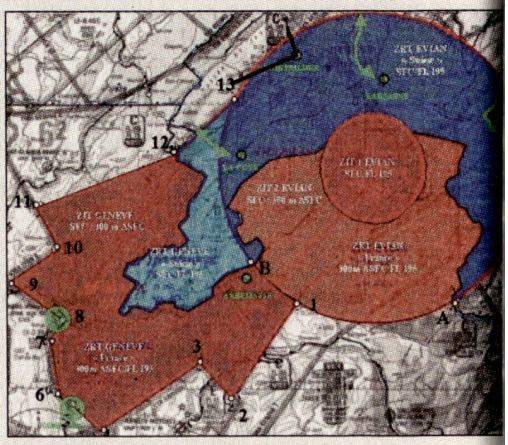
Die Schweizer Luftwaffe war rund um die Uhr im Einsatz und führte acht Interventionen durch: Drei bei Verletzung der bewilligungspflichtigen Zone und fünf bei nicht konformem Flugverhalten, aber ohne Zonenverletzung. Der Schutz aus der Luft war stets gewährleistet. Im Bereich Lufttransport erleichterten die eingesetzten Mittel die Arbeit von Behörden und Truppe. Viel zum Gelingen trug das seit einigen Jahren praktizierte Einsatz- und Verfahrenstraining zwischen der schweizerischen und der französischen Luftwaffe bei.

Schutz

Zweck und Ziel der **Luftraumüberwachung** waren, nur bewilligte Flüge innerhalb der Zone mit eingeschränktem Luftverkehr (siehe Kartenausschnitt) zuzulassen und Einflüge in die Sperrzone EVIAN zu verhindern.

Die **Verfahren** erfolgten nach internationalen Vorschriften ICAO (International Civil Aviation Association), das heisst unter anderem eine kurze Entscheidkette vom Piloten über die Einsatzzentrale zum Entscheidungsträger und zurück, sowie identische Abläufe der Verfahren zwischen der schweizerischen und der französischen Luftwaffe.

Zu den **Einsatzmitteln** zählten bewaffnete Kampfflugzeuge vom Typ F/A-18 (CH) und Mirage 2000-5 (F) mit je Radar- und Infrarot-Lenkwaffen, Kanonen und Leuchtfackeln (Flare) sowie Propellerflugzeuge vom Typ PC-7 (CH) und Tucano (F) mit je einer Doppelbesatzung, wobei der hintere Pilot mit Signalplakaten und Fotoapparat ausgerüstet war. Zusätzlich wurden auch Helikopter der schweizerischen und französischen Luftwaffe einbezogen.



Situationsplan rund um Evian.

Es galten **Einsatzregeln** mit identischen «Rules of Engagement» (ROE), sodass für beide Luftwaffen die Abläufe klar, rasch in der Umsetzung und sicher waren. Über Schweizer Territorium sollten Schweizer Flugzeuge intervenieren, unter Schweizer Führung und im Ernstfall den Abschussbefehl durch den schweizerischen Entscheidungsträger erhalten. Gleiches galt in Frankreich. In Grenzfällen sollten die Interventionspatrouillen gemischt werden. Zu diesem Zweck hatte unser Generalstabschef mit dem Stabschef der Armée de l'Air Française ein «Arrangement technique» unterzeichnet.

Zwingend war eine **gemeinsame Einsatzleitung** ab gleichem Ort. Die Wahl fiel auf ein «Deployable Combined Air Operation Center» (DCAOC) mit Standort Evian. Alle Sensoren, unter anderem boden- und luftgestützte Radars, wurden im DCAOC zusammengefasst. Zur Ausleuchtung des Genfersees und des Unterwallis wurden zwei mobile Radarstationen – je ein Radar aus der Schweiz und aus Frankreich – über dem Nordufer des Sees stationiert. Die nationale Einsatzleitung wurde getrennt in den stationären Einsatzzentra-

Der eine geht, der andere kommt zurück. F/A-18 (CH) und Mirage 2000-5 (F).



Mit «scharfer» Munition im Einsatz. Der F/A-18E mit Sidewinder (Flügelende) und AMRAAM (unter dem Flügel).

len der schweizerischen und der französischen Luftwaffe wahrgenommen.

Zur Erstellung der **Einsatzbereitschaft** wurden vor dem Gipfel alle Verfahren ausgetestet, bis und mit Einbezug der jeweiligen Entscheidungsträger, und die Mittel einsatzbereit an die Einsatzstandorte verlegt. Das Dispositiv war am 29. Mai 2003 bereit. Der Bereitschaftsgrad wurde situativ angepasst und das Ende durch eine französische Autorität festgelegt.

Unterstützung

Unterstützt wurde auf schweizerischer Seite durch die grösste Heli-Luftransportflotte, die je für eine Aktion aufgestellt wurde, nämlich mit 30 Helikoptern. Auftraggeber waren zivile Behörden (unter anderem für VIP-Transporte), die Polizei und die Truppe. Im KP der Truppe liefen die Bedürfnisse zusammen; hier wurde die Triage vorgenommen.

Die **Verfahren** erfolgten nach Schweizer Vorschriften, aber in enger Absprache und Koordination mit den französischen Partnern. Die Verantwortung für die Transporte war auf die nationalen Gebiete aufgeteilt.

Als **Einsatzmittel** standen Alouette 3, Super Puma und Cougar zur Verfügung, ausgerüstet mit Standard- und Komfortbestuhlung, FLIR (Infrarotsystem) und NVG (Nachtsichtgeräte).

Die **Einsatzbereitschaft** des gesamten Heli-Dispositivs war am 29. Mai 2003 erstellt. Zuvor waren vereinzelte Flüge möglich. Das Ende wurde durch die schweizerischen Behörden bestimmt. Die 24-Stunden-Überwachung der Flugbewegungen auf den zivilen Kleinflugplätzen am Genfersee erfolgte bis und mit Gruyère und Ecuvillens. Jede Flugbewegung innerhalb der Zone mit eingeschränktem Flugverkehr wurde von den Bewachungstrupps der Flab ins DCAOC von Evian gemeldet. In enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Flugplatzchefs wurden die Zivilpiloten in ihrer Flugvorbereitung beraten und unterstützt, sodass nur in die Luft ging, wer eine Bewilligung besass und jeder/jede nur auf bezeichneten Flugrouten flog.

Grundlage für diese generelle Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und Frankreich bildete der Staatsvertrag vom 8. April 2003.

Erkenntnisse

- Kein Flugobjekt konnte den Flugweg in die Sperrzone Evian erzwingen – der Schutz war gewährleistet.
- Das seit ein paar Jahren praktizierte Einsatz- und Verfahrenstraining zwischen der schweizerischen und der französischen Luftwaffe hat die Bewährungsprobe bestanden.
- Die hohe Qualität der Einsatzflugzeuge F/A-18 und Mirage 2000-5 hat wesentlich zum Erfolg beigetragen.
- Die gemeinsame Führungs- und Einsatzleitung war Garant für rasches und gezieltes Handeln.
- Die Unterstützung mit Lufttransport zugunsten der Behörden und der Truppe erleichterte deren Einsatz ausserordentlich.
- Der Mehraufwand an Flugstunden während des G8 wurde kompensiert in der Vorbereitungsphase (Alarmstandort am Boden) und zusätzlich ausgeglichen während der Abbauphase.

Flugstunden: A3 170 Std., Puma 100 Std., F/A-18 155 Std., PC-7 150 Std.

Auswertung

Die Statistik der Interventionen durch Verletzung der Sperrzone oder Befliegen im schweizerischen Luftraum – ohne entsprechende Einflugfreigabe – sieht wie folgt aus:

- 8 Interventionen mit F/A-18 oder PC-7
- 3 Flugwege mit Verletzung der bewilligungspflichtigen Zone
- 5 Flugwege ohne Zonenverletzung, aber nicht konformes Verhalten (zum Beispiel Einflug ausserhalb der Zone in den kontrollierten Luftraum ohne Bewilligung)
- 0 Flugwege in die Sperrzone EVIAN

Die Zahl der Interventionen ist vergleichbar mit denjenigen des WEF 03. Der viel grössere Luftraum, die viel komplexere Luftraumstruktur und die viel zahlreicheren Flugbewegungen rund ums Bassin Lémanique lassen auf grosses Verständnis für die spezielle Situation des G8 schliessen.

Die Disziplin der Privat- und Berufspiloten war sehr gut und das Verständnis für die anspruchsvolle und verantwortungsvolle Aufgabe der schweizerischen und der französischen Luftwaffe gross. Die hervorragende Kooperation auf den Zivilflugplätzen liess sogar einen Segelflugbetrieb ab Montricher während dem Wochenende des G8 zu. ■



Gelebte Kooperation. Die schweizerische und französische Crew vor ihren Flugzeugen.
Fotos: Schweizer Luftwaffe