

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 87 (2012)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Drohnen über dem Tessin : das nächtliche Auge  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-716208>

#### **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:** 06.02.2026

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

# Drohnen über dem Tessin: Das nächtliche Auge

Mit der Aufklärungsdrohne ADS 95 unterstützt die Luftwaffe das Grenzwachtkorps (GWK).  
Im Tessin überwachen von der Schweizer Seite aus  
Drohnen die grüne Grenze. Ein Auftrag im Dunkel der Nacht.

Die Lichter sind aus, wenn die Drohne über die Abschussrampe, den Launcher, schnell und in den schwarzen Tessiner Nachthimmels aufsteigt. Würde das Objekt am Flugplatz von Locarno starten, wenn die Anlagen hell erleuchtet sind, könnten Schmuggler und andere zwielichtige Figuren unter Umständen ausrechnen, wann die Drohne einen Grenzpunkt überfliegt. So könnten sie ihre Machenschaften an den Augen der Grenzwächter vorbei organisieren.

Die Drohne mit ihrer Bordkamera ist das nächtliche Auge, das aus etwa zwei bis drei Kilometern Höhe auf die Erde schaut. Das GWK braucht die Luftwaffe zur Bekämpfung der so genannten grenzüberschreitenden Kriminalität.

In erster Linie gehen die Grenzwächter gegen den Schmuggel und den Menschenhandel vor, aber nebenbei auch gegen die illegale Einwanderung. Letzterer Punkt haben im Frühling 2011 die Aufstände und Regimewechsel in Nordafrika wieder in den Blickpunkt der Öffentlichkeit katapultiert. Das GWK ist froh um die Unterstützung, die es von der Luftwaffe erhält. In der

Nacht und in übersichtlichem Gelände sind die Drohnen ein Hilfsmittel, welches wertvolle Hinweise liefert.

## Verräterische Spuren

An diesem Apriltag verhält es sich nicht anders als sonst: Nachdem «il drone», wie die Tessiner Grenzwächter das Flugobjekt nennen, den Monte Ceneri überquert hat, übergibt die Besatzung der Bodenkontrollstation (Ground Control Station) in Locarno, die aus einem Drohnenpiloten und einem Nutzlastoperateur (Payload Operator) besteht, die Steuerung der Drohne an ihre Kollegen in der Bodenkontrollstation in der Nähe von Lugano. Dann geht der eigentliche Einsatz entlang des südlichsten Zipfels der Schweiz los.

Dank Infrarot-Kamera sind auf dem Boden Häuser, Straßen und fahrende Autos zu sehen. Die Tessiner Grenzwächter sitzen vor dem Bildschirm und werten die Bilder aus. Spuren sehen sie viele, aber sie sind trügerisch für den Beobachter: Ob ein Mensch über die Grenze geht, oder ob es sich um eine harmlose Bewegung eines Tieres handelt, ist

nicht immer auf Anhieb zu erkennen. Wenn ein Auto im Dunkel steht und wegen der Motorenwärme im Wärmebild noch auffällt, ist nicht von Anfang an klar, ob es dort vielleicht für ein nächtliches Schäferstündchen angehalten worden ist, oder ob dort Schmuggler auf heiße Ware warten.

Die Spuren sind aber auch verräterisch für jene, die sie hinterlassen. Weil der Mensch beim Gehen das Wärmebild des Bodens beeinflusst, sind Fußabdrücke und damit ganze Wege, die jemand benutzt hat, von der Infrarot-Kamera noch eine Zeit lang zu sehen.

## Un bel successo

Der Pilot verändert dauernd die Position der Drohne, um am Boden möglichst keinen Lärm zu verursachen, denn dieser könnte die Einwohner stören und die Schmuggler warnen. Fliegt die ADS 95 in 3000 Metern, hört man das rasenmäherartige Geräusch des Motors kaum. Wenn die Drohne aber tiefer fliegt, und wenn Wolken schichten den Ton widerhallen lassen, hört man das Gerät zum Teil ganz gut.



Die Drohne ist bereit zu ihrem Flug in den Tessiner Nachthimmel.



Ein Auto fährt durch ein Wohngebiet.

Die meisten Spuren sind nicht verdächtig. Doch an manchen Tagen stellt sich für die Tessiner Grenzwächter «un bel successo», also ein guter Erfolg ein. Da wird zum Beispiel eine Diebesbande auf frischer Tat ertrappt, wie sie gerade ein Firmengebäude ausraubt. Auch werden immer wieder Personen geortet, die die Grenze überschreiten – oftmals sind es illegale Einwanderer. Die Drones und ihre Besatzungen haben ganze Arbeit geleistet.

#### Statement von Oblt Wesselak

«Ich fliege die Drohne entlang der Grenze. Als Pilot muss ich den Flugweg so wählen, dass es für den Payload Operator passt. Er ist derjenige, der die Kamera steuert. Wir richten uns nach den Wünschen der Grenzwächter, sie sind unser Kunde». mc. 

Luftwaffe Jahresheft



Drohnenpilot und Payloadmaster bei der Arbeit.

Bilder: Luftwaffe

#### Locarno: Ohne Vorbereitung geht nichts

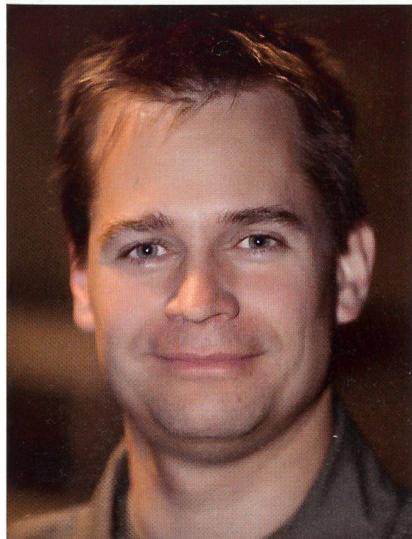
Auf dem Flugplatz Locarno üben im jährlichen WK die Dro Kp 7/1 oder 7/2, in denen es unter anderem Dronenmechaniker und Dronenelektroniker hat, ihren Einsatz. Am Anfang bauen sie den Startplatz mit dem mehrere Meter langen Launcher sowie die Bodenkontroll-Einrichtungen auf.

Dann sorgen sie dafür, dass die Drohne aufsteigen kann, wie Sdt Roland Voramwald berichtet: «Wir bereiten den Flieger im Pre-Flight auf den Start vor – die Drohne wird überprüft, die Elektroniker fahren die Ground Control Station hoch, und der Notbetriebstest wird durchgeführt.»

Währenddessen wechseln Sdt Bill Giger und Sdt Christian Widmer an einer zweiten Drohne den Motor aus. Die War-

tung ist intensiv: Der Zweitakt-Motor des 260 bis 280 kg schweren Fluggeräts muss jeweils nach 25 Stunden Betrieb überprüft werden, wofür auch das Milizpersonal herangezogen wird. Giger und Widmer sind im Zivilleben Mechaniker und daher dem Job bestens gewachsen. Für die 50- und 100-Stunden-Kontrolle muss der Motor aber zum Check-up zu den Technikern von der RUAG.

Nachdem mitten in der Nacht die erste Drohne von ihrer Mission zurückgekehrt ist, geht die Arbeit weiter. Die Drohne wird vom Landeplatz geholt und wieder zurückgebracht, bereit für den Einsatz nach der nächsten Abenddämmerung. Die Dro Kp 7/2 arbeitet in der Nacht und schlafst am Tag. So will es der Auftrag.



Oblt Alexander Wesselak, Pilot Dro St 7.



Bill Giger und Christian Widmer bei der Wartung des Motors.