

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 90 (2015)
Heft: 1

Artikel: Nachtflug über Norwegen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-714510>

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: 16.01.2026

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

Nachtflug über Norwegen

Vom 10. November bis 5. Dezember 2014 trainierte die Schweizer Luftwaffe mit F/A-18C/D den anspruchsvollen Nachteinsatz von der Ørland Main Air Station aus im norwegischen Luftraum. Die Nachtflugkampagne «Nightway» ist zum unverzichtbaren Bestandteil des Nachtflugtrainings geworden, das in der dichtbesiedelten Schweiz nur marginal erfolgen kann. Der Einsatzfähigkeit bei Nacht kommt eine grosse Bedeutung zu, erfolgen doch heute bei Krisen und Konflikten alle relevanten Luftoperationen in der Dunkelheit.

AUS NORWEGEN BERICHTET IN WORT UND BILD EIN KORRESPONDENT DES SCHWEIZER SOLDAT

In zwei Detachementen trainierten insgesamt dreissig Hornet-Piloten in den weitläufigen militärischen Lufträumen über dem Nordmeer vor der mittelnorwegischen Küste. Unterstützt wurden sie auf der Ørland Main Air Station von rund achtzig Technikern und Maintenance-Spezialisten der Luftwaffe. Ziele der Nachtflugkampagne in Norwegen sind wie jedes Jahr einerseits die Nachtflug-Grundausbildung der F/A-18-Jungpiloten, damit diese anschliessend auch im Luftpolizeidienst bei Nacht eingesetzt werden können.

Anderseits dienen zwei der vier Nightway-Wochen der Weiterbildung und Konsolidierung der Taktiken im Nachtflug mit und ohne Nachtsichtgeräte für Fortgeschrittenen und der Einsatz von Kampfjets unter erschweren Bedingungen bei völliger Dunkelheit, schwierigen meteorologischen und atmosphärischen Verhältnissen sowie in einer wenig oder unbekannten Geografie.

Grossräumige Trainingssektoren über dem Nordmeer, kaum vorhandener Zivilluftverkehr, eine geringe Besiedelungsdichte im Küstenbereich und im Landesinnern, ideale Infrastrukturen auf der Ørland Main Air Station sowie ein perfekter Support durch die Gastnation Norwegen machen die Nightway zum unverzichtbaren Bestandteil der Ausbildungs- und Trainingszusammenarbeit der Schweizer Luftwaffe.

Bis an das Limit gefordert

Die Jungpiloten, die erst vor einem Jahr mit der Umschulung vom PC-21 Fortgeschrittenen-Propellertrainer auf das Hochleistungskampfflugzeug F/A-18 begonnen haben, werden nun mit einem systematisch methodisch-didaktisch strukturierten Sylabus im Rahmen einer ersten Phase der taktischen Weiterausbildung durch erfahrene, routinierte Hornet-Drivers in die Magie des Nachtfluges eingeführt.

Nicht nur das zügig voranschreitende, reich befrachtete Ausbildungsprogramm mit einer vorgegebenen Anzahl Schulungs- und Checkflügen fordert die Nacht-Neulinge intensiv. Auch das beklemmende Gefühl, hunderte Kilometer von der Küste entfernt über einem abgrundtief-pechschwarzen Nordmeer zu manövrieren, von märchenhaften tanzenden Nordlichtern und einengenden Wetterfronten irritiert oder zwischen immensem Sternenhimmel und dem oftmals täuschend ähnlich aussehenden Lichterfunkeln der zahlreichen Ölplattformen im Lagegefühl gestört zu werden, bringt die Nacht-Novizen zügig ans Limit.

Erst nach hundert anforderungsreichen Flugstunden auf dem F/A-18 und einem umfassenden Checkflug erhalten die jungen Hornet-Piloten die Bewilligung für den ersten Nacht-Soloflug.

Benchmark für Routiniers

Aber auch die langjährigen Routiniers unter den F/A-18-Piloten sind im taktischen Teil der Nightway mit ihrem ganzen Können gefordert. Denn einerseits liegt bei der Schweizer Luftwaffe der Umfang des Nachtflugtrainings weit unter den international üblichen 30%-Anteil vom Gesamtflugtraining eines Frontpiloten.

Anderseits sorgen die anspruchsvollen Übungen im Syllabus für die taktische Fortgeschrittenenausbildung dafür, dass jeder Einsatz bis ins kleinste Detail perfekt vorbereitet und jede Nachtflugmission mit ungezettelte Konzentration, professioneller Systematik und der notwendigen Portion Respekt vor den bekannten Tücken und Risiken des Nachtfluges durchgeführt werden muss.

Dazu gehören nebst dem Einsatz der faszinierenden und leistungsstarken Nachtsichtgeräte, der Night-Vision-Goggles, auch komplexere Übungen bis vier gegen vier Maschinen, zum Teil auch gegen die auf der Ør-

land- und Bodø Main Air Station stationierten F-16AM/BM der norwegischen Luftwaffe. Diese wiederum gilt in Fachkreisen als äusserst kompetent mit umfassenden Einsatzerfahrungen aus Engagements in aktuellen Konflikten. Auch aus diesem Grund ist die königliche, norwegische Luftvorsfaret ein idealer Partner für das angestrebte Benchmarking, dem permanenten Überprüfen der eigenen Fähigkeiten.

Stealth-Zukunft in Ørland

Bereits ist die Umsetzung eines neuen Stationierungskonzeptes für die norwegische Luftwaffe angelaufen. Die nördlicher gelegene Bodø Main Air Station soll mittelfristig geschlossen werden. Die Dislozierung der dort basierten F-16AM/BM nach Ørland hat bereits begonnen. Ab 2017 sollten in Einzelexemplaren die ersten von insgesamt 52 supermodernen F-35A Lightning II in Ørland ankommen.

Schon ab nächstem Jahr werden mit einem Grossbauprogramm weitläufige Hochsicherheits-Infrastrukturen für den Einsatz, Betrieb und Unterhalt dieses superteuren Stealth-Kampfjets erstellt. Nach der Umsetzung des Stationierungskonzeptes wird Ørland die einzige voll operationelle Main Air Station der norwegischen Luftwaffe sein.

Geplant ist jedoch die Stationierung eines Detachements mit F-35A auf der Eveness Air Base zur Sicherstellung des 24/24h Quick-Reaction-Alerts. Dies hat nicht nur mit den aktuell zunehmenden Aktivitäten und Provokationen der russischen Luftwaffe in Nordeuropa zu tun. Da der F-35A gemäss Aussage des Kommandanten des in Ørland ansässigen 138 Air Wing ganze zehn Dezibel lauter sein soll als ein F/A-18 beim Start mit Nachbrenner, wird bereits heute ein umfangreicher «Lärmexport» ins noch dünner besiedelte Eveness in Betracht gezogen.





Eine F/A-18D und eine F/A-18C kehren im wärmenden Nachmittagslicht nach einer Luftkampfübung über dem Meer nach Ørland zurück.



Im gleissenden Flutlicht machen Maintenance-Spezialisten der Luftwaffe einen F/A-18C für einen Trainingseinsatz bereit.



Selbst in den brandschwarzen Nächten setzen die Night-Vision Goggles das Restlicht in ein fast taghelles Grünbild um.



Eingepackt in überlebenswichtige Trockenanzüge begeben sich die Piloten für einen Einsatz über dem Nordmeer zu ihren Kampfjets.