

Luftkampf am Polarkreis

Autor(en): **Wicki, Aldo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **87 (2012)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-717603>

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.

Luftkampf am Polarkreis



Vom 24. August bis zum 7. September 2012 beteiligte sich die Schweizer Luftwaffe zum fünften Mal an der multinationalen Luftverteidigungsübung Nordic Air Meet (NoAM) in Schweden. Von der nordschwedischen Luftwaffenbasis Luleå-Kallax aus flog die Luftwaffe mit vier F/A-18 C/D Kampffjets Luftkampf-Trainingseinsätze in grossangelegten Übungsszenarien.

AUS SCHWEDEN BERICHTET MAJOR ALDO WICKI

Ziel des NoAM 2012 war das Üben der Zusammenarbeit verschiedener Luftwaffen in komplexen, modernen Krisenszenarien. Der grenzüberschreitenden Zusammenarbeitsfähigkeit der Luftwaffen (Interoperabilität) kommt heute eine wachsende Bedeutung zu.

Dritte Auflage

Nach 2004 und 2007 fand das Nordic Air Meet dieses Jahr bereits zum dritten Mal in Schweden statt. Von Luleå-Kallax aus wurden JAS-39 Gripen C/D der F21 Norrbottens Flygflottilj (211 Sqn und 212 Sqn), F-16C/D der 480th Fighter Squadron aus Spangdahlem als Spezialisten für SEAD-Mission (Suppression of Enemy Air Defence), eine C-130T Hercules für AAR-Missionen (Air-to-Air-Refuelling), zwei

S100D ASC-890 mit dem Saab Erieye-Radar als fliegende Luftraumüberwachungs- und Einsatzleitzentralen sowie vier F/A-18C/D der Schweizer Luftwaffe eingesetzt.

Auf der Airbase in Vidsel waren JAS-39 Gripen C/D der F17 Blekinge Flygflottilj aus Ronneby, F-16 AM/BM der Royal Danish Air Force und Tornado GR.4 der Royal Air Force aus Lossiemouth stationiert. Vom nordfinnischen Luftwaffenstützpunkt Rovaniemi aus kamen F/A-18C/D der Ilmavoimat und KC-135 Stratotanker der US Air Force zum Einsatz. Geführt wurden diese Large Force Employments (LFE) primär vom Command-and-Reporting Centre (CRC) «Eagle» in Luleå-Kallax und dem CRC «Cobran» in Ronneby.

Nebst den schwedischen Tactical Fighter Controllers führten aus dem CRC

Eagle auch TFCs der teilnehmenden Partnerluftwaffen NoAM-Missionen. Ground-based-Air-Defence-Mittel (GBAD/Flab) kamen in den realitätsnahen Übungsanlagen in täglich wechselnden Bedrohungsszenarien ebenfalls zum Einsatz, zum Teil als Live-Emitter (SA-8, SA-6). Insgesamt waren rund 1100 Personen, davon zirka 800 ausländisches Personal, im NoAM 2012 eingesetzt.

Zu Gast im Norrbotten

Die «Exercise Area» hat für schweizerische Verhältnisse mit 390 mal 185 Kilometern (72 150 Quadratkilometern) unglaubliche Dimensionen. Dies entspricht rund 1,7 Mal der Fläche der Schweiz von 41 285 km². Die Provinz Norrbotten ist rund 28 100 km² gross. Die Bevölkerungsdichte wird mit sie-



Ein 4-Ship F/A-18C/D der Schweizer Luftwaffe ist in Kallax bereit für einen Einsatz.



Bilder: Luftwaffe

Die Hornet-Piloten der Luftwaffe trainierten im NoAM'12 mit den leistungsfähigen JAS-39C/D Gripen der schwedischen Flygvapnet.

ben Einwohnern pro Quadratkilometer angegeben, während die Provinz Lappland eine Fläche von 118 200 km² und ein Einwohner pro km² aufweist. Von der ebenen Küstenlandschaft mit vorgelagerter Schärenküste steigt die flache und weitläufige Wald-, Fluss- und Seenlandschaft von Ost nach West langsam an und erreicht an der schwedisch-norwegischen Grenze Berghöhen von über 2000 Metern.

Milliarden von grünen Kiefern und im Herbst goldgelben Birken bedecken diese fast unbesiedelten Weiten, geteilt durch glitzernd schlängelnde Flussläufe, tiefblaue Seen, braungelbbraune Moor- und Sumpfgebiete oder streng geometrische – Autobahnen gleich – aus dem lockeren Wald geschlagene Schneisen für die Hochspannungsleitungen. Hie und da ein farbiges Holzhäuschen an einem See, dann und wann ein weit abgelegener Bauernhof, hier und dort eine verträumte Ortschaft. Alles Hunderte von Kilometern auseinander.

Die «Jet-Uni»

Und ebenso weit verstreut in dieser wohlthuend menschenleeren Unendlichkeit eine erstaunliche Population von zirka tausend Braunbären, etwa 300 000 bis 400 000 der bizarren Elche und ungefähr 250 000 von den nomadisierenden Samen gezüchtete Rentiere.

Das kontinuierlich im Komplexitätsgrad gesteigerte Übungsszenario basierte auf einem fiktiven UNO-Mandat. Dabei

hatten «Alliierte Koalitionskräfte» als Stabilisierungsmacht eine eskalierende Krisensituation zu meistern.

Ziel war, dass die sechs teilnehmenden Luftwaffen mit ihren je unterschiedlichen Einsatzmitteln standardisierte Einsatzplanungs- und Einsatzführungsprozesse anwendeten, um in den multinationalen LFE in sogenannten Composite Air Operations (COMAO) mit bis zu 50 eingesetzten Maschinen die anspruchsvollen Übungsziele mit hoher Effektivität zu erreichen. Täglich wurden zwei solcher COMAOs geflogen.

Die Planungsarbeiten dauerten jeweils einen halben Tag. Anschliessend führte der Mission Commander – ein taktisch erfahrener Verbandsführer auf Stufe Division-Lead – aus einer der beteiligten Luftwaffen – den multinationalen Einsatzverband durch den rund zweistündigen Lufteinsatz.

Dann wurden unter Leitung des schwedischen Air Boss – ein für die jeweilige Mission verantwortlicher taktischer Supervisor und Fighter-Pilot mit Erfahrung aus Echteinsetzungen – die gesamte COMAO und die taktische Arbeit der nationalen Einsatzverbände (Air Assets) online über ein Videokonferenzsystem auf den drei Airbases bis ins Detail analysiert, Erfolgs- und Misserfolgskriterien identifiziert und «Lessons Learned» erarbeitet.

Damit bildet das NoAM, das ab 2013 neu Arctic Challenge Exercise (ACE) heissen wird, für die Schweizer Hornet-Piloten eine einzigartige Trainingsmöglichkeit, um in

realitätsnahen Übungsszenarien ihr taktisches Wissen und Können vertiefen und konsolidieren zu können. Seit wenigen Jahren ist nämlich die Schweizer Luftwaffe in der privilegierten Situation, Piloten in Kursen des Tactical Leadership Programmes (TLP) in Albacete (Spanien) – an der «Universität für höhere taktische Führungsausbildung» – in den internationalen Standards der Luftkampfaktiken und zu Mission Commanders ausbilden lassen zu können.

Smarter Schwede

Der Entscheid des Bundesrates für den schwedischen JAS-39 Gripen ist eine gute Wahl. Ansonsten wäre dieser Kampfflugzeug in der militärisch-operationellen Evaluation durch die Luftwaffe nicht als truppentauglich erklärt worden. Dass Saab seit Jahrzehnten Kampfflugzeuge der Spitzenklasse baut, ist allgemein bekannt.

Daher ist es auch nicht erstaunlich, dass der Vorgänger des Gripen, der Saab Viggen, weltweit eines der ganz wenigen Jagdflugzeuge war, welches leistungsfähig genug war, um den Überschall-schnellen, strategischen Höhenaufklärer SR-71 Blackbird der USAF interzeptieren zu können.

Der JAS-39 wird der Schweiz neue Türen zu modernster Technologie öffnen. Dies betrifft insbesondere das AESA-Bordradar, die EW-Suite sowie die BVR-Luft-Luft-Lenkwaaffe Meteor. Jeder Pilot und jeder echte Fachmann, der sich objektiv mit dem

JAS-39 C/D befasst, erkennt die Vorteile dieses smarten Waffensystems.

Seit 1993 stehen die Gripen bei der Flygvapnet im Einsatz. Als Antwort auf die Bedürfnisse der neu geforderten Zusammenarbeitsfähigkeit sowie zur Verbesserung der Verkaufschancen des Gripens entwickelte Saab 2007 die C/D-Versionen. Insgesamt wurden 1993–2008 204 Exemplare der Modelle A (106 Stück), B (14), C (70) und D (14) gebaut.

Eine Analyse von Saab hat aufgezeigt, in welche Richtung die C/D-Modelle weiter entwickelt werden müssen, damit Luftwaffen weltweit auch künftig auf modernste Bedrohungsformen mit dem Gripen antworten können. Diese Erkenntnisse sind in einen Technologie-Demonstrator, den sogenannten Gripen NG (Next Generation/New Gripen), eingeflossen. Der Gripen Demonstrator (Erstflug 2008) hat über mehrere Jahre dazu gedient, die technologische Machbarkeit einer Weiterentwicklung aufzuzeigen sowie Entwicklungsrisiken zu minimieren.

Auf diesen Erfahrungen basierend, entwickelt Saab nun den leistungsfähigeren JAS-39 E. Dieser neue Gripen wird unter anderem mit dem leistungstärkeren General Electric F414G-Triebwerk (etwa 25% mehr Schubkraft), einem AESA-Bordradar mit elektronischer Strahlschwenkung von Selex Galileo, mit einem IRS&T-Sensor, grösseren internen Treibstofftanks (20% mehr Treibstoff, 30% grössere Endurance), einem neuen Fahrwerk, mit zwei zusätzlichen Aussenlaststationen für mehr Waffen, mit der überlegenen, neuen europäischen Luft-Luft-Lenkwanne grosser Reichweite Meteor sowie mit neuen Systemen zur elektronischen Kriegsführung (EW) ausgerüstet sein.

Berg- und Talfahrt

Die Schweiz entpuppte sich insbesondere auch nach der bundesrätlichen Typenwahl als ein Volk von Flugzeugexperten. Es folgte ein Hick-Hack von parlamentarischen Vorstössen, unkoordinierten und mehrheitlich peinlich inkompetenten Meinungsäusserungen von Politikern aller Stufen und Couleurs. Die Medien ergötzen sich an diesem hochkarätig lamentablen Theater ihrerseits mit Schlagzeilen, die bis heute wenig zur Versachlichung der Diskussion beigetragen haben.

Dabei sind Kampfflugzeugbeschaffungen eine hochkomplexe Materie und von staats- und sicherheitspolitisch hoher Relevanz. Die populistische Forderung nach einem Volksentscheid ist pure Ideologie. Er ist staatspolitisch weder notwendig noch



Von Vidsel aus flog die Royal Air Force (Grossbritannien) mit Tornado GR4 Jagdbombern in die Comaos integrierte Strike-Missionen.



Eine Saab JAS-39C beim Start in Kallax zu einer NoAM Large-Force Employment LFE.

sinnvoll. Das wahre Grundübel dieses unschönen Polittheaters ist jedoch die nach wie vor konzeptlose Sicherheitspolitik der Schweiz. Dabei wären seit Jahren Parlament und Bundesrat gefordert, zum Wohl einer sicheren Schweiz eine visionäre, moderne, ideologie- und schnörkellose, umfassende Sicherheitspolitik zu definieren.

Da dies bisher nicht geschehen ist, kann jedes noch so seriös erarbeitete Beschaf-

fungsprojekt in alle beliebigen Richtungen zerzaust werden. Mit blinder Ideologie, ketzerischer Polemik und reisserischem Geschwätz – leider dominieren zurzeit alle drei die Diskussionen um den Tiger-Teilersatz TTE – lässt sich keine verantwortungsvolle Sicherheitspolitik gestalten. Aber auch damals, im März 1992, titelte eine Boulevard-Sonntagszeitung: «Drei von vier Schweizern sagen nein zum F/A-18!». 