nd-ticker
Aspekte der Nachrichtendienstlichen Lage

Das Schweizer Lufttransport Detachement im Kosovo

Dominik I. Kamber

Was ursprünglich zaghaft und unter ad-hoc-Bedingungen begann, entwickelte sich in den vergangenen zehn Jahren zu einem wichtigen Pfeiler der Friedensförderung im Rahmen des „Partnership for Peace“: Die Rede ist vom Engagement der Schweizer Luftwaffe zugunsten der KFOR im Kosovo. Mit den Super Pumas und später den Cougars wurden nicht weniger als 3‘500 Missionen geflogen und über 47’000 Passagiere sowie 1‘200 Tonnen Fracht transportiert. Nicht zuletzt wegen des fliegerischen Könnens und der Zuverlässigkeit des Systems geniesst das Detachement einen glänzenden Ruf.

Im Frühjahr 1999 schienen Auslandseinsätze für die Luftwaffe noch Zukunftsmusik zu sein. Der damalige Verteidigungsminister Adolf Ogi sprach von einem Zeitrahmen von 10 Jahren, ehe Helikopter der Luftwaffe mit dem Schweizerkreuz am Heck im Ausland fliegen sollten. Es kam anders. Unter dem starken Eindruck des Flüchtlingsdramas in Albanien einerseits und der Hartnäckigkeit von Adolf Ogi, etwas gegen dieses Elend tun zu müssen andererseits, flog im April 1999 im Rahmen der Operation ALBA der erste Super Puma in die Albanische Hauptstadt Tirana.

Für die Luftwaffe war dies der Beginn einer neuen Ära, jener der humanitären Missionen im Ausland. Der damalige Bundesrat wurde mehr oder weniger vor vollendete Tatsachen gestellt und Kritik aus verschiedenen politischen Lagern blieb selbstredend nicht aus. Der Erfolg sollte Ogi jedoch Recht geben. Bereits drei Jahre später, im Oktober 2002, verstärkte ein Lufttransport Detachement die Swisscoy, die bereits seit 1999 im Einsatz stand.

Dominik I. Kamber, Jahrgang 1975. Journalist und Kommunikationsspezialist. Fachbeirat und Mediensprecher einer Nichtregierungsorganisation mit Sitz in Zürich. Publizistische Tätigkeit u.a. zu sicherheitspolitischen Themen der Schweiz und des Auslands. Ehemaliger Presseoffizier des 13. Kontingents der Swisscoy 2005-2006.

Ein Super Puma Cougar der Schweizer Luftwaffe auf dem Vorfeld im Camp Bondsteele. (Foto: Dominik I. Kamber)

Damals wie heute – gefragt und geschätzt

Wer jemals in den Genuss eines oder mehrere Flüge mit dem Super Puma oder dem Cougar gekommen ist, weiss die Vorzüge des Systems rasch zu schätzen. Sei dies im heimischen oder fremden Luftraum.

Eine hohe Transportkapazität verbunden mit einer Flugtauglichkeit in praktisch allen meteorologischen Lagen und nicht zuletzt das fliegerische Können der Besatzungen, die sich unterschiedliche topografische Verhältnisse gewohnt sind. Wichtige Faktoren, die das Detachement bis heute zu einem vielseitig einsetzbaren sowie geschätzten Partner gemacht haben. In den vergangenen zehn Jahren hat das Lufttransport Detachement unzählige Missionen geflogen und tausende Passagiere und tausende Tonnen Fracht transportiert. Und dies ohne Zwischenfälle nota bene. Für die KFOR ist das Detachement auch nach dieser langen Periode noch immer ein wichtiges Einsatzmittel. Sei dies im logistisch-operativen Bereich oder für taktische Aufgaben.

Gute Einbindung in das internationale Gefüge

Die KFOR operiert aufgrund der Resolution 1244 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen und ist eine Formation unter der Leitung der NATO. In dieser Formation ist die Schweiz (Swisscoy und Luftwaffe) im Rahmen ihres Engagements „Partnership for Peace“ eingebettet. Dieser Umstand hat immer wieder zu Kritik Anlass gegeben. Sowohl von Links wie Rechts. Allen (politischen) Unkenrufen zum Trotz, erfolgte die Einbindung der Luftwaffe in die Strukturen der KFOR und letztlich der NATO einiges reibungsloser, als vielleicht manch ein Politiker gedacht hätte. Zu verdanken ist dies - vor allem in der Anfangsphase - der Deutschen Heeresflieger Abteilung, die damals in Toplicane stationiert war und wo auch die Super Pumas, respektive die Cougars bis im November 2011 quasi eine zweite Heimat fanden. Die Zusammenarbeit entwickelte sich rasch und in positiver, kameradschaftlicher Weise. Das gute Zusammenwirken der verschiedenen Systeme, die sogenannte Interoperabilität und die kameradschaftliche Verbundenheit, sowie der professionelle Austausch haben beiden Seiten zusätzliche wichtige Erfahrungswerte gebracht. Zum Beispiel trainierten Heeresflieger in der Schweiz den Gebirgsflug, Piloten der Luftwaffe wiederum profitierten von Trainings auf dem Eurocopter EC635.

Derzeit beträgt die Gesamttruppenstärke rund 5‘000 Männer und Frauen. Auch das Schweizer Kontingent hat signifikante Änderungen durchlaufen müssen. Zwar ist das Kontingent zahlenmässig immer noch ungefähr gleich stark, jedoch nicht mehr zentral in einem Camp, sondern an vier Standorten präsent. Nebst Stabsstellen im Hauptquartier der KFOR, erbringen die Schweizer Soldatinnen und Soldaten Leistungen im Bereich der Logistik sowie der Übermittlung. Daneben besteht eine Infanteriekompanie für Patrouillentätigkeiten, Sicherungen von Einrichtungen und den Schutz der ethnischen Minderheiten im Land.

Heute ist das Lufttransport Detachement im Camp Bondsteele untergebracht. Das von den Amerikanern betriebene und grösste Truppencamp der KFOR befindet sich im Südosten des Kosovo. Abgesehen vom neuen Standort, hat sich für das Lufttransport Detachement im Vergleich zur gesamten Swisscoy in Bezug auf die Aufträge eher wenig geändert. Zwar variieren die Anzahl der Flüge von Jahr zu Jahr etwas. Zur Hauptsache aber erledigt das Detachement noch immer Personen- und Materialtransporte sowohl für die eigenen Truppen vor Ort als auch für die gesamte KFOR. Besonders beliebt ist der Cougar beim derzeitigen Kommandanten der KFOR, Generalmajor Volker Halbauer, der, wenn immer möglich, seine Dienstflüge mit dem Cougar absolviert. Derzeit stehen zwei Cougars im Einsatz, die im Durchschnitt eine Mission pro Tag fliegen. Die Modernisierung der Flotte und insbesondere die Umrüstung auf das Glascockpit unterstützen die Piloten bei ihrer täglichen Arbeit enorm. Das Navigieren mit der Karte und anderen Hilfsmitteln gehört mittlerweile der Vergangenheit an. Wegpunkte und Landezonen sind im Computer gespeichert. Dies erhöht einerseits die Effizienz, andererseits auch die Sicherheit der Fracht, der Passagiere und der Piloten.

Super Puma Cougar der Schweizer Luftwaffe im Hangar im Kosovo. (Foto: Dominik I. Kamber)

Augenschein vor Ort

Der Kosovo ist ein eigenständiger Staat, der sich, einseitig zwar, dafür mit grossem Pomp, 2008 von der Republik Serbien losgesagt hat. Dass sich in den vergangen zehn Jahren nicht nur das Aufgabenspektrum der KFOR gewandelt hat, sondern auch das Einsatzland, ist auf den ersten Blick sichtbar. Anstelle von holprigen Strassen führen nun Autobahnen quer durchs Land, Strom gibt es praktisch ohne Unterbruch, kleinere und mittlere Unternehmen schiessen wie Pilze aus dem Boden, namhafte Banken und Versicherer haben einen Ableger in der Hauptstadt Prishtina. Dennoch: Die Arbeitslosigkeit ist nach wie vor ein grosses Problem, ebenso die Intransparenz der Politik, die Korruption, die schwächelnde Justiz.

Die Unabhängigkeitserklärung sowie die Ablösung der UNMIK durch die EULEX hatten auch einen direkten Einfluss auf die Lagebeurteilung der KFOR hinsichtlich den kommenden Aufgaben. Im Laufe der vergangenen zehn Jahre haben verschiedene NATO-Mitgliedstaaten ihre Präsenz im Kosovo aufgegeben oder zumindest personell stark reduziert.

Rückblickend auf die vergangenen zehn Jahre darf man - nicht ohne Stolz - behaupten, dass der Einsatz des Lufttransport Detachements im Kosovo einer Erfolgsgeschichte gleich kommt. Ein Vergleich mit anderen Nationen braucht die Luftwaffe dabei nicht zu scheuen. Im Gegenteil: Das System Cougar, sowie alle involvierten Personen, Piloten, Techniker, Verbindungsoffiziere usw. werden als gleichwertige Partner wahrgenommen. Damit trägt die Luftwaffe auch zu einer positiven Wahrnehmung der Leistung der Armee in friedensfördernden Einsätzen bei.

Dank und Hinweis

Der Autor und die Redaktion *nd-ticker* danken Jürg Nussbaum (Chef Kommunikation Luftwaffe), Francesco Pavone (Chef Air Operation der KFOR), Fabian Egli, (Chef des Lufttransport Detachements) sowie Jolanda M. Walker (Stv. Chefin Kommunikation SWISSINT) für die Unterstützung zur Realisierung des Artikels und der zwei Interviews. Weitere Informationen sind auf der Website der Schweizer Luftwaffe zu finden. Siehe dazu Website www.luftwaffe.ch. ●

Der Cougar ist ein sehr zuverlässiger Helikopter

Das Schweizer Lufttransport Detachement ist seit 2002 fester Bestandteil der fliegerischen Einsatzkräfte im Rahmen der Peace Support Operation im Kosovo. Bis heute flogen die Super Pumas, respektive die Cougars der Luftwaffe während 4‘400 Flugstunden 3‘500 Missionen und transportierten 45‘000 Passagiere. Das Detachement, derzeit bestehend aus zwei Cougars, ist ein gut integrierter und vor allem geschätzter Partner. Aufgrund der Leistungsfähigkeit sowie der Vielseitigkeit des Systems leistet die Luftwaffe einen wichtigen Beitrag im Einsatzgebiet. Eine Einschätzung, die auch der momentane Chef Air Operations der KFOR, Oberstleutnant Francesco Pavone von der Italienischen Luftwaffe, teilt. *nd-Ticker* sprach mit ihm im Hauptquartier der KFOR in Prishtina.

Herr Oberstleutnant, in wenigen Worten zusammengefasst: Welches sind Ihre Hauptaufgaben als Chief Air der KFOR?

Der Luftraum Kosovos ist derzeit zweigeteilt: Der Luftraum oberhalb von 29‘000 Fuss ist für sämtlichen Luftverkehr seit 1999 gesperrt. Dies aufgrund des damaligen Krieges und der nachfolgenden UN-Resolution 1244. Unterhalb dieser Flughöhe wird der Luftraum für taktischen und logistischen Luftverkehr sowohl der KFOR als auch ziviler Stellen benutzt. Unter anderem auch für die An- und Abflüge vom Flughafen in Prishtina. Die Leitung und Kontrolle des Luftverkehrs hat die UNMIK zwar den staatlichen kosovarischen Stellen delegiert, die gesamte Kontrolle über den Luftraum bleibt aber in letzter Instanz beim Kommandanten der KFOR.

Für die militärisch-taktischen Einsätze in unserem Luftraum verfügen wir über vier Kontingente mit fliegerischem Personal. Nebst der Schweiz, die mit zwei Cougars stationiert sind, stehen Kroatien, Slowenien und die USA mit Helikoptern im Einsatz. Ich und meine Mitarbeiter planen, koordinieren und leiten die Einsätze der verschiedenen Detachemente aufgrund der Bedürfnisse sämtlicher im Einsatzraum stehender Truppen. Darunter fallen sowohl Truppen- aber auch Materialtransporte, VIP-Flüge und dergleichen. Und dies rund um die Uhr. Dabei sind wir in der Lage, Missionen mit sehr kurzen Vorlaufzeiten auszuführen. Wenn es die taktische Lage erfordert innert einer Stunde.

Sie haben verschiedene Systeme zur Verfügung. Jede Nation fliegt einen anderen Helikoptertyp, hat unterschiedliche fliegerische Prozeduren und Reglemente. Wo liegen hier die besonderen Herausforderungen?

Das wichtigste ist, dass wir einen regelmässigen Austausch mit den Nationen pflegen, die hier im Einsatzgebiet mit Helikoptern stationiert sind, damit wir Ideen, Vorschläge aber auch Erwartungshaltungen unter einander abgleichen können. Als Beispiel: Fliegen wir Einsätze im Gebirge, kommen die Piloten der Schweizer Luftwaffe zum Zug. Andere Einsätze werden vielleicht eher von den Amerikanern geflogen. Die Herausforderung liegt meiner Ansicht nach darin, die Möglichkeiten und Einschränkungen der einzelnen Systeme bestmöglich auf die Bedürfnisse im Einsatz anzupassen. Innerhalb der KFOR verfügen wir über eine Abmachung, dass wenn ein Kontingent hinsichtlich der fliegerischen oder technischen Kapazitäten an ein Limit stösst, es von einem anderen Kontingent vertreten werden kann. Wir verfügen somit über einen Mix an Fluggeräten und Personal, um sämtliche Herausforderungen meistern zu können.

Macht es, im konkreten Fall der verschiedenen Luftwaffen im Einsatzgebiet, einen Unterschied, ob eine Nation Vollmitglied der NATO ist oder sich im Rahmen des Partnership for Peace engagiert?

Nein. Ich denke sogar, dass es Vorteile hat, wenn ein NATO-Mitglied mit einem nicht NATO-Mitglied zusammenarbeiten kann. Schauen Sie, die Schweiz, und für mich als Chief Air Operations besonders wichtig, die Schweizer Luftwaffe als nicht NATO-Mitglied, kann wichtige Erfahrungswerte in die tägliche Arbeit einbringen. Zum Beispiel im Bereich der Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Stellen, die in der Schweiz sehr ausgeprägt sind.

Wie gestaltet sich im Allgemeinen die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Nationen in ihrem Verantwortungsbereich?

Die Zusammenarbeit empfinde ich als sehr professionell und bereichernd. Für mich ist es fundamental, dass ich einen engen Kontakt zu allen Partnern pflege. Nicht nur hier im Einsatz, sondern auch zu Hause in meiner Funktion als Offizier der Italienischen Luftwaffe komme ich mit den verschiedensten Nationen in Kontakt. Nicht zuletzt auch, weil Italien ein NATO-Mitglied ist. Wenn man sich in einem solchen Umfeld bewegt, ist die Zusammenarbeit ein entscheidender Faktor für den Erfolg. Diese Erfahrungen habe ich übrigens auch schon bei anderen Einsätzen, zum Beispiel im Libanon, gemacht. Wir können alle voneinander profitieren.

Francesco Pavone hat bisher in verschiedenen Bereichen der zivilen und militärischen Aviatik gearbeitet. So unter anderem als Air Traffic Controller. In dieser Funktion hat er bereits in einer früheren Mission im Kosovo an der Ausbildung von zivilen Luftverkehrsleitern auf dem Flughafen von Prishtina mitgearbeitet. Derzeit ist er Chief Air Operations der KFOR. In dieser Aufgabe ist er für den Einsatz sämtlicher im Kosovo stationierter Luftransport Detachemente verantwortlich und koordiniert deren Einsätze. (Foto und Interview: Dominik I. Kamber)

Kommen wir noch auf das System Cougar zu sprechen im Speziellen und den Beitrag der Schweizer Luftwaffe im Allgemeinen: Welche Erfahrungswerte haben Sie in Bezug auf den Einsatz im Kosovo?

Nun, der Cougar ist ein sehr komfortabler und zuverlässiger Helikopter, den wir sehr gerne und oft für den Truppentransport einsetzen. Für unsere Bedürfnisse ist der Cougar ein sehr wichtiges und geschätztes Fluggerät. Als mittelgrosser Helikopter kann er praktisch überall im gesamten Einsatzgebiet landen und starten. Hinzu kommen die fliegerischen Erfahrungen der Piloten der Schweizer Luftwaffe, die sich unterschiedlichste topographische und meteorologische Verhältnisse gewohnt sind. Zum Beispiel Flüge im Gebirge oder in winterlichen Verhältnissen. Alles in allem sind meine Erfahrungen mit dem System und den Crews sehr gut. ●

Einsatz des Lufttransport Detachements im Kosovo

Vor über zehn Jahren hat das erste Lufttransport Detachement (LT Det) der Schweizer Luftwaffe den operationellen Betrieb im Kosovo aufgenommen. Die Schweizer Soldaten arbeiten dabei sehr eng mit Angehörigen anderer Armeen zusammen. Das Interview mit Hauptmann Fabian Egli, Chef des Lufttransport Detachements der Schweizer Luftwaffe im Kosovo und Pilot Cougar, zeigt deutlich die vielfältigen Anforderungen an Mensch und Material.

Herr Hauptmann, derzeit sind zwei Cougars im Kosovo stationiert. Sie arbeiten mit verschiedenen Nationen zusammen, erfüllen Aufträge in einem internationalen militärischen Umfeld. Wo liegen die hauptsächlichen Herausforderungen Ihrer Arbeit?

Kommt man neu ins Einsatzgebiet, trifft man auf ein völlig anderes Umfeld als man es sich von der Schweiz gewohnt ist. Zum Beispiel die Beschaffung der für die Flugvorbereitung wichtigen Informationen, die Lufträume, die Navigation. Gerade im Bereich der Navigation bietet uns der Cougar hier mit seinem Navigationssystem eine grosse Hilfe. Auf dem Puma mussten wir die Navigation auf den Karten noch von Hand nachführen. Hinzu kommt natürlich auch die menschliche Komponente. Man ist weg von zu Hause, trifft auf neue Kameraden. Gewisse Schnittstellen sind, bedingt durch das internationale Umfeld, anders als zu Hause. Von Vorteil ist hier, dass wir in Rotationen von drei bis vier Wochen zum Einsatz kommen und danach wieder nach Hause kehren.

Besteht das fliegerische Personal nur aus Berufspiloten?

Nein. Es gibt auch Rotationen, in welchen Milizpiloten im Einsatz sind. Der überwiegende Teil der Einsatzkräfte besteht aber aus Berufspiloten der Luftwaffe.

Inwiefern unterscheidet sich der Flugbetrieb hier im Einsatzgebiet zu dem in der Schweiz?

Das beginnt bereits beim Auftraggeber eines Flugeinsatzes. Zum Beispiel bei der Sprache. Am anderen Ende des Telefons spricht man mit jemandem statt in Dialektsprache in Englisch. Dann ist das Koordinatensystem anders als in der Schweiz. Dies bedingt eine intensive Einarbeitung unserer Piloten. Hinzu kommen unterschiedliche Erwartungen der Auftraggeber, die nicht immer wissen können, wo unsere Limits in Bezug auf das System liegen. Zudem ist man zu Hause sehr viel näher beim Auftraggeber, da dieser grösstenteils aus der eigenen Truppe stammt. Dies vereinfacht natürlich die Kommunikation im Gegensatz zu den Verhältnissen im Einsatz ungemein.

Das Team der Luftwaffe von links nach rechts: Major Jan Saner, G3 Air Swisscoy 27, Hptm Fabian Egli, Det Chef Luftwaffe und Pilot Cougar, Fachof Thierry Roulet, Chefmechaniker Luftwaffe. (Foto und Interview: Dominik I. Kamber)

Wie haben Sie bislang die Zusammenarbeit in diesem internationalen Umfeld erlebt?

Ich stelle fest, dass die Schweiz und ihr Engagement hier in Einsatzgebiet immer sehr willkommen sind. Zudem sind wir aufgrund der Zusammensetzung unserer Truppe hier im Kosovo sehr flexibel und haben nicht einen vergleichbaren bürokratischen Aufwand zu betreiben wie andere Nationen. Dies wirkt sich sehr positiv auf unsere Leistungen aus.

Sie sprechen die Flexibilität an. Bedeutet dies im Umkehrschluss, dass wir auch etwas schneller in der Luft sind im Vergleich zu unseren Partnern?

Primär sind wir natürlich auch abhängig von unseren Partnern. Unser Camp wird von den Amerikanern bewacht, sie stellen die medizinische Versorgung sicher, die Verpflegung, die Versorgung mit Treibstoff, die Flugkontrolle. Die Flexibilität ist mit jener in der Schweiz nicht vergleichbar. Von daher ist die Aussage vom schnelleren Take-off nicht ganz zutreffend.

Was lernt man in solchen Einsätzen dazu? Oder anders gefragt: Spielt es eine Rolle, wo man welche Einsätze fliegt?

Wir operieren hier im gleichen Rahmen wie zu Hause. Die Piloten kommen voll ausgebildet in den Einsatz. Wir fliegen am Tag, bei Nacht, mit Innen- oder Aussenlast. Im Gegensatz zu anderen Nationen, die im Einsatzgebiet die Piloten teilweise trainieren führen wir keine Ausbildung oder Trainings durch. Auf der anderen Seite bietet der fliegerische Einsatz im Ausland sicherlich auch einen Mehrwert für den Piloten. Schliesslich sind solche Einsätze auch für den persönlichen Rucksack, quasi als Referenz, wichtig.

Wenn wir das System Cougar mit anderen Systemen vergleichen, wie sind wir in Bezug auf den Einsatz positioniert?

Mit dem Cougar sind wir sehr gut positioniert. Das System hat eine grosse Kapazität bezüglich Passagierzahl und Nutzlast. Aber auch im Bereich der Avionik, zum Beispiel im Instrumentenflug, der allerdings im Einsatzraum nicht erlaubt ist. Natürlich sind unsere Cougars keine Kampfzonentransporter wie beispielsweise der Black Hawk der Amerikaner, der über gehärtete Rotorsysteme verfügt, die gegen direkten Beschuss ausgelegt sind. Das ergibt im Einsatz gewisse Einschränkungen, die man kommunizieren muss. Für die Bedürfnisse der KFOR sind wir dennoch bestens gerüstet.

Der Chief Air Operations der KFOR, Oberstleutnant Pavone, hatte nur lobende Worte für den Einsatz der Schweizer Luftwaffe hier im Kosovo. Bekommen Sie ebenfalls direkt positives Feedback von ihren Partnern?

Ja, das kommt schon auch vor. Ich glaube auch, es spricht für unser System, das der Kommandant der KFOR hauptsächlich mit unseren Cougars fliegt.

Was sind derzeit Ihre primären Aufträge?

Zur Hauptsache fliegen wir Transportaufträge. Personen- oder Materialtransporte. Daneben, wie bereits erwähnt, auch zahlreiche Flüge für den Kommandanten der KFOR. Im Durchschnitt fliegen wir eine Mission pro Tag.

Helikopter der Schweizer Luftwaffe beim Gütertransport. (Foto: Dominik I. Kamber)

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zur Beschaffung des Gripen auch die Werterhaltung der Cougarflotte erwähnt. Möglich wäre auch die Ausstattung der Maschinen mit einem 4-Achsen-Autopiloten. Können Sie mir die Funktionsweise des Autopiloten kurz erläutern?

Dieses System erlaubt im stationären Schwebeflug mit einem Autopiloten zu fliegen. Das heisst, man kann bis etwa zwei Meter ab Grund mit dem Autopiloten das Ziel anfliegen. Das hilft insbesondere bei schlechten Sichtbedingungen. Im staubigen oder sandigen Terrain oder bei Schnee produziert der Rotor einen so genannten Abwind der zu einem Brown-out, respektive White-out führt, der die Sicht einschränkt und dem Piloten Sichtreferenzen nimmt. Der 4-Achsen-Autopilot unterstützt den Piloten in solchen Situationen bei der Landung enorm.

Im Zusammenhang mit der Werterhaltung der Flotte und im Hinblick auf die Zukunft, wäre ein solcher Autopilot doch wünschenswert?

Der Vier-Achsen-Autopilot ist ein System, welches moderne Flotten, die heute quasi ab der Stange beschafft werden, bereits enthalten. In einer Beschaffung für ein modernes System ist ein solcher Autopilot eigentlich fast zwingend. Ich bin der Meinung, dass ein solches System in einer Werterhaltung heute und in Zukunft einfach dazu gehört. Das System ist vorhanden und im Einsatz hat es sich bereits bewährt. Von daher ist es eigentlich ein Standard.

Zum Schluss: welche besonderen Eindrücke nehmen oder nahmen Sie von Ihren Einsätzen nach Hause?

Ich schätze einerseits die Zusammenarbeit mit anderen Kameraden aus der Schweiz, die man vielleicht in der Heimat weniger oft trifft, weil sie auf anderen Basen stationiert sind. Andererseits natürlich auch die Zusammenarbeit auf internationaler Ebene. Zu guter Letzt lernt man ein Land wie das Kosovo von einer ganz anderen Seite kennen. ●

Der 4-Achsen-Autopilot von Eurocopter verhindert Schaden

Hans-Ulrich Helfer

Künftig ist ein 4-Achsen-Autopilot unverzichtbar. Dies bestätigen General Carpentier und ebenso Helikopter-Piloten der Schweizer Luftwaffe. Der Autopilot hilft Abstürze zu verhindern, er rettet Leben und schützt vor Millionenschäden. In diesem Zusammenhang munkeln Helikopter-Spezialisten und stellen sich die Frage, ob der Absturz des Super Pumas Cougar T-341 am 30. März 2011 im Maderanertal mit einem 4-Achsen-Autopiloten auch passiert wäre oder ob ein solcher Autopilot den Millionenschaden verhindert hätte. Noch wurde diese Frage nicht abschliessend beantwortet! Was ist und was kann der 4-Achsen-Autopilot von Eurocopter?

Der französische General Philippe Carpentier gehört zweifellos zu den erfahrensten Helikopter-Spezialisten der Welt. Auf die Frage „Wie wichtig ist der 4-Achsen-Autopilot?“ antwortete er:

„Der 4-Achsen-Autopilot (AP) erlaubt die Kopplung des Fluges, einerseits in dem er auf die drei klassischen Nick-, Roll- und Gier-Achsen wirkt und anderseits auch die Steuerung der kollektiven Blattverstellung übernimmt, diese ist in einem gewissen Masse der Gashebel des Helikopters. Die Grundausstattung erlaubt das Halten von erweiterten Modi (Halten der Höhe, Halten der Geschwindigkeit, Halten der Steig- und Sinkrate etc.) ebenso wie Navigationsmodi (Einhalten des radionavigatorischen Flugweges, des GPS- oder FMS Flugweges oder die Verfolgung von ILS Sendern des Instrumentenlandesystems etc.). Die am weitesten fortgeschrittene Version, einschliesslich der SAR Modi (Search and Rescue) ermöglicht es unter anderem, die Maschine automatisch aus Geschwindigkeit und Höhe zu einem stationären Schwebeflug zu steuern. Der 4-Achsen-Autopilot ist daher unerlässlich, um die operative Effizienz des Helikopters zu optimieren. Er ist integrierender Bestandteil der Ausrüstung der neuen Generation von Maschinen, in einer Version, die jeweils von den Einsätzen des Betreibers abhängt. Er muss Bestandteil eines jeden Erneuerungsprojekts für Helikopter des Typs Super-Puma sein.“ (Vollständiges Interview von Joël-François Dumont siehe: http://www.europeansecurity.com)

Schweizer Super Puma T-316, in Birrfeld, am 25. August 2012. (Foto: Rolf Eichenberger)

Vier-Achsen-Autopilot zur Unterstützung des Piloten

Im Jahr 2008 beschlossen die französischen Heeresflieger (ALAT) und die Luftstreitkräfte Frankreichs, ihre Cougar-Flotten aus zwei wesentlichen Gründen zu modernisieren:

Einerseits wollte man der Flottenüberalterung entgegenwirken und andererseits durch eine vollständige Kompatibilität mit der hochmodernen Avionik und Optronik die Allwettertauglichkeit aller Maschinen ermöglichen.

Daraus ging die Cougar AS532 AL+ hervor, deren Avionik und Vier-Achsen-Autopilot denen der EC725 gleicht. Diese Neuerung fand auch Eingang in die Super Puma, die seit Abschluss der Zertifizierung die Bezeichnung AS332 L1e bzw. AS332 C1e für die Version mit kürzerer Kabine trägt. Mit dem Super Puma AS332 L1e und C1e sowie dem Cougar AS532 AL+ steht zivilen und militärischen Betreibern nun der derzeit beste auf dem Markt verfügbare Autopilot zur Verfügung, der sich bereits bei Einsätzen der EC725 in Afghanistan bewährt hat.

Mehr Sicherheit dank höchster Präzision und Zuverlässigkeit

Da der Hubschrauber dank des Autopiloten auch bei extrem schlechten Sichtverhältnissen (wie beispielsweise im Fall von Brown-out und White-out) starten und landen kann, das System bei einem Triebwerksausfall automatisch entsprechende Massnahmen einleitet und der Flugbereich sicher eingehalten wird, steht den Betreibern bei einer höheren Flugsicherheit ein breiteres Einsatzspektrum offen.

Der moderne Autopilot

Ein moderner Autopilot verfügt über unübertroffene Fähigkeiten für zivile und militärische Missionen

- Hochpräziser automatischer Schwebeflug über mobilen Plattformen oder bei starkem Wind
- Herausragende Stabilität im automatischen Schwebeflug (1 m bzw. 3 ft)
- Sehr hohe Stabilität bei starkem Seegang
- Erhöhte Sicherheit während Start und Landung bei schlechten Sichtverhältnissen (Brown-out oder White-out)
- Automatischer Übergang zum und aus dem Schwebeflug unabhängig von den Flugparametern

Die Hauptvorteile des 4-Achsen-Autopiloten von Eurocopter sind also:

- Entlastung des Piloten zur Steigerung der Missionseffizienz
- Redundant ausgelegte Systeme
- Bessere Lageübersicht auch bei schlechten Witterungsbedingungen
- Neue Funktionen (SAR-Muster)

Weitere Details zu den Helikopter-Typen oder zum 4-Achsen-Autopiloten wie zur modernen Avionik von Eurocopter siehe: http://www.eurocopter.com ●

Aktuelle News aus der eidgenössischen Verwaltung

Camorra-Gelder

Die Schweiz und Italien teilen je zur Hälfte unrechtmässig erworbene Vermögenswerte in Höhe von 13,8 Millionen Euro. Die Camorra-Gelder waren dank der internationalen Zusammenarbeit im Kanton Tessin beschlagnahmt und in einem italienischen Verfahren eingezogen worden.

Gripen

Ein Team von Spezialisten des VBS absolvierte vom 10. bis 13. Dezember 2012 in Linköping/Schweden erfolgreich weitere Testflüge mit dem Gripen F Demonstrator. Die beiden Flüge auf dem Doppelsitzer dienten dem Risikoabbau in der Weiterentwicklung Gripen.

Notfallkonzept

Im Zuge des arabischen Frühlings, als anfangs 2011 der Zustrom an Asylsuchenden überdurchschnittlich anstieg, beauftragte der Bundesrat das EJPD, vorsorglich ein Notfallkonzept zu erarbeiten. Das Departement hat das Konzept mit andern involvierten Bundesbehörden sowie in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen erstellt und dem Bundesrat unterbreitet.

DNA-Daten

Die Schweiz und die USA haben das Abkommen zum Austausch von Fingerabdruck- und DNA-Daten zur Bekämpfung von Schwerkriminalität (PCSC) und das Memorandum of Understanding über den Austausch von Daten zu mutmasslichen und bekannten Terroristen (HSPD-6) in Washington D.C. unterzeichnet. Der Abschluss beider Vereinbarungen ermöglicht der Schweiz den Verbleib im Visa Waiver Program (VWP) der USA, das Schweizerinnen und Schweizern den visumsfreien Aufenthalt in den USA während einer Dauer von maximal 90 Tagen erlaubt.

Militärbeobachter

Der Bundesrat hat der Entsendung von bis zu vier unbewaffneten Militärbeobachtern in die UNO-Mission UNMOGIP (United Nations Military Observer Group in India and Pakistan) in den Staat Jammu und Kashmir zugestimmt.

Beurkundigungen

Verträge und andere Rechtsgeschäfte sollen künftig vollständig elektronisch beurkundet werden können. Der Bundesrat hat eine entsprechende Änderung des Zivilgesetzbuches (ZGB) in die Vernehmlassung geschickt.

HOOGAN

Der Bundesrat hat die Änderung der Verordnung über verwaltungspolizeiliche Massnahmen des Bundesamtes für Polizei und das Informationssystem HOOGAN verabschiedet. In HOOGAN werden Daten über Personen aufgenommen, die sich anlässlich von Sportveranstaltungen im In- und Ausland gewalttätig verhalten haben. In der angepassten Verordnung werden neue Straftatbestände in die Aufzählung von gewalttätigem Verhalten aufgenommen. Dazu gehören beispielsweise die Gefährdung durch Sprengstoffe und giftige Gase in verbrecherischer Absicht (Art. 224 des Strafgesetzbuches) oder die Hinderung einer Amtshandlung (Art. 286 StGB).

Kasachstan

Über einen Treuhandfonds der Weltbank führt die Schweiz 48 Mio. USD an Kasachstan zurück. Die Gelder sollen der Bevölkerung Kasachstans zugute kommen. Eine entsprechende Vereinbarung haben die Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (DEZA) und die Weltbank am 20. Dezember 2012 abgeschlossen. Diese Rückerstattung entspricht der langjährigen Politik der Schweiz im Kampf gegen den Missbrauch ihres Finanzplatzes.

Neuer Chef BKP

Der 47-jährige Zürcher René Wohlhauser wurde zum neuen Chef der Hauptabteilung Bundeskriminalpolizei (BKP) im Bundesamt für Polizei (fedpol) ernannt.

Terrorismus

Die Schweiz hat am Globalen Forum zur Bekämpfung des Terrorismus in Abu Dhabi dem Memorandum von Algier zugestimmt, das die Partnerstaaten auffordert, Massnahmen zur verstärkten Terrorismusbekämpfung und zur Unterstützung von Terrorismusopfern umzusetzen, und ihnen empfiehlt, bei Geiselnahmen auf Lösegeldzahlungen zu verzichten.

Sprecherin VBS

Die 33-jährige Karin Suini ist die neue Westschweizer Sprecherin des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS). Ab dem 1. Januar 2013 tritt sie die Nachfolge von Silvia Steidle an, die in den Bieler Stadtrat gewählt wurde. Karin Suini hat 6 Jahre als Journalistin gearbeitet, davon drei Jahre bei Radio Télévision Suisse (RTS).

Impressum

nd-ticker: ISSN 1663-8158
Aspekte der Nachrichtendienstlichen Lage

Herausgeberin
Presdok AG, Mimosenstrasse 5, 8057 Zürich
presdok@presdok.ch
http://www.presdok.ch

Verantwortlicher Redaktor
Hans-Ulrich Helfer
helfer@presdok.ch

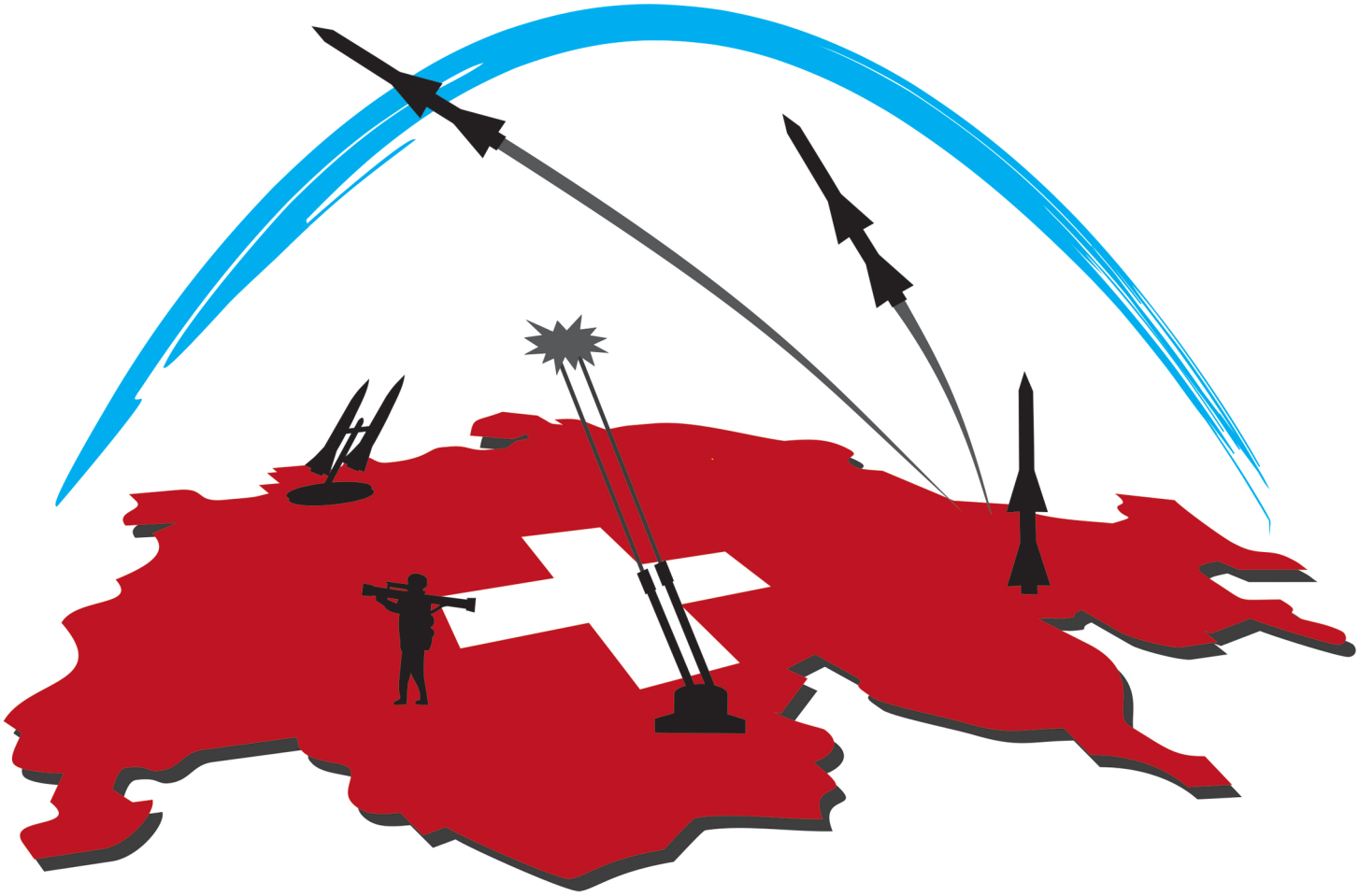
Layout, Website
Swisswebmaster GmbH
info@swisswebmaster.ch

Erscheinungsweise
Regelmässig als Print- oder Online-Ausgabe.

Bezug, Preise, Unterstützung
Website: www.nd-ticker.ch
Unkosten- und Unterstützungsbeiträge bitte auf Postcheckkonto: 80-9017-3:
IBAN: CH55 0900 0000 8000 9017 3
Vermerk: „nd-ticker“

Druck
Eigendruck

Copyright
Alle Rechte vorbehalten.



Jetzt die Zukunft der Fliegerabwehr planen!

Die Fliegerabwehrmittel TRIO (Kanonen, Rapier und Stinger) müssen
in den nächsten 10 Jahren zufolge Lebensende
und aus technologischen Gründen ersetzt werden.

Informationsgruppe PRO-Fliegerabwehr
http://www.PRO-Fliegerabwehr.ch

Für eine freie, unabhängige und selbstbestimmte Schweiz mit einer eigenen Armee und eigener starker Fliegerabwehr.
Gerne nehmen wir Spenden über das folgende Konto entgegen:
Postcheckkonto PC 85-773750-1